




3 1761 11650601 5









Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506015>







27  
82

# HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Wednesday, May 31, 1989

Thursday, June 1, 1989

Tuesday, June 6, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

# CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 11

Le mercredi 31 mai 1989

Le jeudi 1<sup>er</sup> juin 1989

Le mardi 6 juin 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

### RESPECTING:

Bill C-2, An Act to establish the Transportation  
Accident Investigation Board and to amend certain  
Acts in consequence thereof

### CONCERNANT:

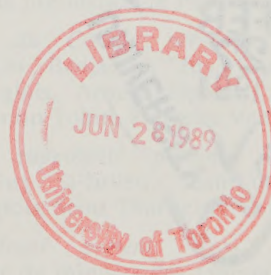
Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau  
d'enquête sur les accidents de transport et modifiant  
certaines lois en conséquence

### APPEARING:

The Honourable Shirley Martin,  
Minister of State (Transport)

### COMPARAÎT:

L'honorable Shirley Martin,  
Ministre d'État (Transports)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Guy St-Julien  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Guy St-Julien  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage





**MINUTES OF PROCEEDINGS**

WEDNESDAY, MAY 31, 1989

(12)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Joe Comuzzi, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Acting Member present:* René Soetens for Stanley Wilbee.

*Other Member present:* Ross Belsher, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Appearing:* The Honourable Shirley Martin, Minister of State for Transport.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, an Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

At 3:36 o'clock p.m., it was agreed,—That the Committee adjourn to the call of the Chair.

THURSDAY, JUNE 1, 1989

(13)

The Standing Committee on Transport met at 9:03 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Acting Members present:* Suzanne Duplessis for Guy St-Julien; Jean-Luc Joncas for Charles Langlois; Scott Thorkelson for Stan Wilbee.

*Other Member present:* Ross Belsher, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Appearing:* The Honourable Shirley Martin, Minister of State for Transport.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, an Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

**PROCÈS-VERBAUX**

LE MERCREDI 31 MAI 1989

(12)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Joe Comuzzi, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Membre suppléant présent:* René Soetens remplace Stanley Wilbee.

*Autre député présent:* Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

*Comparait:* L'honorable Shirley Martin, ministre d'État chargé des Transports.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1*).

À 15 h 36, il est convenu,—Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 1<sup>er</sup> JUIN 1989

(13)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 03, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Membres suppléants présents:* Suzanne Duplessis remplace Guy St-Julien; Jean-Luc Joncas remplace Charles Langlois; Scott Thorkelson remplace Stan Wilbee.

*Autre député présent:* Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

*Comparait:* L'honorable Shirley Martin, ministre d'État (Transports).

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1*).



The Committee commenced consideration of its clause-by-clause study of Bill C-2.

Clause 1 stood.

On Clause 2

Iain Angus moved,—That Clause 2 be amended by striking out lines 15 and 16, on page 1, and substituting the following therefor:

“any accident or incident associated with the operation of an aircraft affecting any crew, passenger or passer-by, or other persons affected by such an incident”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived, on division.

Iain Angus moved,—That Clause 2 be amended by striking out line 25 on page 1 and substituting the following therefor:

“Chairperson means the Chairperson of the”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to unanimously.

Iain Angus moved,—That Clause 2 be amended by striking out lines 10 and 11 on page 2 and substituting the following therefor:

“sewer or water pipeline”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to on the following division: Yeas: 7; Nays: 4.

At 10:05 o'clock a.m., on motion of Pierrette Venne, it was agreed,—That the Committee adjourn until Tuesday, June 6, 1989.

TUESDAY, JUNE 6, 1989  
(14)

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

*Acting Members present:* Joe Fontana for Bob Wood; Darryl Gray for Guy St-Julien; Felix Holtmann for Arnold Malone.

*Other Member present:* Ross Belsher, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof.

Le Comité entreprend l'étude, article par article, du projet de loi C-2.

L'article 1 est réservé.

Article 2

Iain Angus propose,—Que l'article 2 soit modifié en substituant aux lignes 8 et 9, page 1, ce qui suit:

«accident aéronautique» Tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef, se répercutant sur tout membre de l'équipage, tout passager ou tout passant, ou sur toute autre personne victime d'un tel accident. Y»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté à la pluralité des voix.

Iain Angus propose,—Que l'article 2 soit modifié en substituant à la ligne 25, page 1, de la version anglaise seulement, ce qui suit:

«Chairman» means the Chairperson of the»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté à l'unanimité.

Iain Angus propose,—Que l'article 2 soit modifié en substituant aux lignes 41 et 42, page 3, ce qui suit:

«l'exclusion»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 7; Contre: 4.

À 10 h 05, sur motion de Pierrette Venne, il est convenu,—Que le Comité ajourne jusqu'au mardi 6 juin 1989.

LE MARDI 6 JUIN 1989  
(14)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 heures, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (président).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

*Membres suppléants présents:* Joe Fontana remplace Bob Wood; Darryl Gray remplace Guy St-Julien; Felix Holtmann remplace Arnold Malone.

*Autre député présent:* Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence.



(See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.)

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Denis Pronovost moved,—That Clause 2 be amended by striking out lines 25 to 28 on page 3 and substituting the following therefor:

““Minister” means the President of the Queen’s Privy Council for Canada;”

Joe Fontana moved,—That the amendment be amended by substituting the words “Minister of Justice” for the words “President”.

After debate, by unanimous consent, the amendment to the amendment was withdrawn.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Iain Angus moved,—That Clause 2 be amended by adding, immediately after line 4 on page 4, the following:

““selection committee” means a committee established by the Minister for each mode of transportation to which this Act applies and consisting of members who, in the opinion of the Minister, have special expertise or interests in matters of safe transportation operations and at least one of whom is a representative of a labour organization”

#### RULING BY THE CHAIRMAN

This amendment envisages that “selection committee” be inserted as a definition, which was not in the bill at Second Reading. Therefore, it goes beyond the Bill and is therefore beyond its scope.

Iain Angus moved,—That Clause 2 be amended by adding, immediately after line 11 on page 4, the following:

““third party” means owners or operators of a conveyance or any of their employees, passengers, family members of any victims of a transportation occurrence or other persons deemed by the Board to have a direct interest in the subject matter of an investigation under this Act and who are in a position to contribute to achieving the objects of the Board;”

#### RULING BY THE CHAIRMAN

The amendment is beyond the scope of the bill and is therefore out of order.

Clause 2, as amended, carried.

#### On Clause 3

Arnold Malone moved,—That Clause 3 of Bill C-2 be amended by adding, immediately after line 22, on page 5, the following:

“(4.1) this Act applies in respect of highway occurrences

(Voir Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1).

Le Comité reprend l’étude de l’article 2.

Denis Pronovost propose,—Que l’article 2 soit modifié en substituant aux lignes 22 à 25, page 3, ce qui suit:

««ministre» Le président du Conseil privé de la Reine pour le Canada.»

Joe Fontana propose,—Que l’amendement soit modifié en substituant au mot «président» les mots «ministre de la Justice».

Après débat sur le sous-amendement, celui-ci est retiré.

Il est convenu.—Que l’amendement soit adopté.

Iain Angus propose,—Que l’article 2 du projet de loi C-2 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 27, page 2, ce qui suit:

««comité de sélection» Le comité constitué par le ministre pour chacun des modes de transport auquel la présente loi s’applique et composé de membres qui, de l’avis du ministre, possèdent des connaissances ou des intérêts particuliers en matière de sécurité des transports et dont au moins un est un représentant d’un organisme syndical.»

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

Le présent amendement envisage que les mots «comité de sélection» soient insérés en tant que définition, ce que ne contenait pas le projet de loi en deuxième lecture. Cela n’est pas du ressort du projet de loi et lui est donc étranger.

Iain Angus propose,—Que l’article 2 du projet de loi C-2 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 45, page 3, ce qui suit:

««tierce partie» Toute personne qui, de l’avis du Bureau, a un intérêt direct dans la question faisant l’objet d’une enquête menée en vertu de la présente loi et qui peut participer à la mission du Bureau, notamment le propriétaire ou l’exploitant d’un moyen de transport, un employé de ceux-ci, un voyageur ou un parent de la victime d’un accident de transport.»

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

L’amendement n’est pas du ressort du projet de loi. Il est donc irrecevable.

L’article 2, sous sa forme modifiée, est adopté.

#### Article 3

Arnold Malone propose,—Que l’article 3 du projet de loi C-2 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 14, page 5, ce qui suit:

«(4.1) La présente loi s’applique à tout accident routier survenu soit en territoire canadien lorsque est



(a) in Canada, if the occurrence relates to extra-provincial bus or truck transport; and

(b) outside Canada, if Canada is requested to investigate the occurrence by an appropriate authority."

#### RULING BY THE CHAIRMAN

In the opinion of the Chair, this amendment is out of order because it adds a new factor to the Bill which was not in the Bill as adopted at second reading.

Clause 3 carried.

On Clause 4

Joe Fontana moved,—That Clause 4 be amended by striking out lines 4 and 5 on page 6, and substituting the following therefor:

"to be known as the Canadian Accident Investigation and Safety Board, consisting on not more"

After debate, by unanimous consent, the amendment was withdrawn.

Denis Pronovost moved,—That Bill C-2 be amended by striking out the words "Transportation Accident Investigation Board" wherever they appear in the English and French versions and substituting the words "Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board".

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Denis Pronovost moved,—That Clause 4 be amended by striking out line 6 on page 6 and substituting the following therefor:

"than seven full-time members appointed by the"

#### RULING BY THE CHAIRMAN

If the number of Board members is increased, an additional charge will be placed on the Crown, thereby infringing on the Royal Recommendation.

Brian Tobin moved,—That, while the amendment is out of order, the Committee recommends that the government give consideration to changing the number of the Board members from five to seven.

After debate, the question being put on the motion, and the result of the vote having been announced: Yeas: 6; Nays: 6.

Whereupon the Chairman voted in the negative.

Accordingly, the motion was negatived.

Iain Angus moved,—That Clause 4 be amended by striking out lines 6 and 7 on page 6 and substituting the following therefor:

"The Governor in Council and the five temporary members appointed by the Governor in Council to hold office for a term and in accordance with

en cause du camionnage extra-provincial ou du transport extra-provincial par autocar, soit en tout autre lieu lorsqu'une autorité compétente a présenté une demande d'enquête au Canada."

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

Le président juge le présent amendement irrecevable car il ajoute un nouvel élément au projet de loi. élément qui ne s'y trouvait pas lors de son adoption en deuxième lecture.

L'article 3 est adopté.

Article 4

Joe Fontana propose,—Que l'article 4 soit modifié en substituant aux lignes 3 et 4, page 6, ce qui suit:

"4.(1) Est constitué le Bureau canadien d'enquête sur les accidents et de la sécurité, composé d'ou"

Après débat, l'amendement est retiré.

Denis Pronovost propose,—Que le projet de loi C-2 soit modifié en substituant, dans la version française et la version anglaise, à l'expression «Bureau d'enquête sur les accidents de transport», l'expression «Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports».

Après débat, l'amendement est adopté.

Denis Pronovost propose,—Que l'article 4 du projet de loi C-2 soit modifié en substituant à la ligne 5, page 6, ce qui suit:

"plus sept membres à temps plein nommés par"

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

Si le Bureau se composait d'un plus grand nombre de membres, sa charge s'en trouverait augmentée, ce qui irait à l'encontre de la recommandation royale.

Brian Tobin propose,—Que, bien que l'amendement proposé soit irrecevable, le Comité recommande au gouvernement d'envisager la possibilité d'augmenter de cinq à sept le nombre des membres du Bureau.

Après débat, la motion est mise aux voix et le résultat du vote est annoncé: Pour: 6; Contre: 6.

Sur ce, le président vote par la négative.

La motion est donc rejetée.

Iain Angus propose,—Que l'article 4 du projet de loi C-2 soit modifié en substituant aux lignes 5 et 6, page 6, ce qui suit :

"plus cinq membres à temps partiel nommés par le gouverneur en conseil pour un mandat dont la durée et les conditions sont fixées par le décret de nomination."



conditions specified in the order making the appointment.”

#### RULING BY THE CHAIRMAN

Temporary members were not in the Bill at second reading and therefore this amendment is beyond the scope of the Bill.

Pierrette Venne moved,—That the French version of Clause 4 be amended by striking out lines 9 and 10 on page 6 and substituting the following therefor:

“avis, possèdent collectivement les compétences voulues en matière de transport aérien, mari-”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Brian Tobin moved,—That Clause 4 be amended by striking out line 15 on page 6 and substitute the following therefor:

“exceeding seven years, but may be removed by”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to on the following division: Yeas: 7; Nays: 6.

Clause 4, as amended, carried.

#### On Clause 5

Iain Angus moved,—That Clause 5 be amended by striking out lines 38 to 43 on page 6 and lines 1 to 10 on page 7 and substituting the following therefor:

“designate as Chairperson of the Board a full-time member who has demonstrated an understanding of the role of an investigatory body and has knowledge of the law and of due process but who does not necessarily meet the knowledge requirements set out in section 4.

(2) The Chairperson is the chief executive officer of the Board, has responsibility for the administration of the Board and shall act in accordance with the general policies, resolutions, rules, regulations of the Board and with the delegations made to the Chairperson by the Board.

(3) The Governor in Council shall, after consultation with the Board, designate one full-time member to be the Vice-Chairperson of the Board.”

and by striking out lines 29 to 34 on page 7 and substituting the following:

“person is vacant, the Vice-Chairperson shall act as Chairman.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: Yeas: 6; Nays: 7.

Clause 5 carried.

Clause 6 carried.

#### On Clause 7

Arnold Malone moved,—That Clause 7 be amended by adding thereto, immediately after line 35 on page 8, the following:

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

Le projet de loi, en deuxième lecture, ne prévoyait pas de membres à temps partiel; le présent amendement ne rentre donc pas dans ses attributions.

Pierrette Venne propose,—Que la version française de l'article 4 du projet de loi C-2 soit modifiée en substituant aux lignes 9 et 10, page 6, ce qui suit:

«avis, possèdent collectivement les compétences voulues en matière de transport aérien, mari-»

Il est convenu,—Que l'amendement soit adopté.

Brian Tobin propose,—Que l'article 4 du projet de loi C-2 soit modifié en substituant à la ligne 13, page 6, ce qui suit:

«inamovible, pour un mandat maximal de sept»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté à la majorité des voix comme suit: Pour: 7; Contre: 6.

L'article 4 ainsi modifié est adopté.

#### Article 5

Iain Angus propose,—Que l'article 5 du projet de loi C-2 soit modifié en substituant aux lignes 34 à 38, page 6, et aux lignes 1 à 13, page 7, ce qui suit:

«comme président un membre à temps plein qui est en mesure de faire état de sa compréhension du rôle d'un organisme d'enquête et qui connaît le droit et la procédure, mais qui ne répond pas nécessairement aux exigences de compétence prévues à l'article 4.

(2) Le président est le premier dirigeant du Bureau; à ce titre il a la responsabilité de la gestion du Bureau et se conforme aux politiques générales, résolutions et règlements du Bureau ainsi qu'aux délégations qui lui sont faites par celui-ci.

(3) Le gouverneur en conseil choisit le vice-président, après consultation du Bureau, parmi les membres à temps plein.»

et en substituant aux lignes 28 à 32, page 7, ce qui suit:

«présidence est assumée par le vice-président.»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté à la pluralité des voix: Pour: 6; Contre: 7.

L'article 5 est adopté.

L'article 6 est adopté.

#### Article 7

Arnold Malone propose,—Que l'article 7 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 29, page 8, ce qui suit:

“(e) by initiating and conducting special studies and special investigations on matters pertaining to safety in transportation.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to on the following division: Yeas: 7; Nays: 6.

Clause 7, as amended, carried.

On Clause 8

Iain Angus moved,—That Clause 8 be amended by striking out line 6 on page 9 and substituting the following therefor:

“(a) shall make by-laws respecting the con-”

and by striking out line 8 on page 9 and substituting the following therefor:

“(b) shall, in consultation with interested parties, establish policies respecting the”

and by striking out line 11 on page 9 and substituting the following therefor:

“(c) shall, in consultation with interested parties, establish, either generally or in”

After debate, by unanimous consent, the amendment was withdrawn.

Iain Angus moved,—That Clause 8 be amended by striking out line 6 on page 9 and substituting the following therefor:

“(a) shall make by-laws respecting the con-”

and by striking out line 8 on page 9 and substituting the following therefor:

“(b) shall establish policies respecting the”

and by striking out line 11 on page 9 and substituting the following therefor:

“(c) shall establish, either generally or in”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Pierrette Venne moved,—That the French version of Clause 8 be amended by striking out lines 4 and 5 on page 9, and substituting the following therefor:

“8. Il incombe aux membres, agissant collectivement, de faire ce qui suit”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

At 11:20 o'clock a.m., by unanimous consent, the sitting was suspended.

At 11:35 o'clock a.m., the Committee resumed sitting.

Pierrette Venne moved,—That the French version of Clause 8 be amended by striking out line 9 on page 9 and substituting the following therefor:

«e) en prenant l'initiative de mener des études et enquêtes spéciales en matière de sécurité des transports.»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté avec voix dissidente: Pour: 7; Contre: 6.

L'article 7 ainsi modifié est adopté.

Article 8

Iain Angus propose,—Que l'article 8 du projet de loi C-2 soit modifié, dans la version anglaise seulement, en substituant à la ligne 6, page 9, ce qui suit:

“(a) shall make by-laws respecting the con-”

et en substituant à la ligne 8, page 9, ce qui suit:

“(b) shall establish policies respecting the”

et en substituant à la ligne 11, page 9, ce qui suit:

“(c) shall establish, either generally or in”

Après débat, l'amendement est retiré.

Iain Angus propose,—Que l'article 8 du projet de loi C-2 soit modifié en substituant à la ligne 6, page 9, ce qui suit:

«a) ils sont tenus de prendre des règlements administratifs»

et en substituant à la ligne 9, page 9, ce qui suit:

«b) ils sont tenus d'établir des politiques en ce qui concerne»

et en substituant à la ligne 12, page 9, ce qui suit:

«c) ils sont tenus d'établir des politiques en ce qui concerne»

Après débat, il est convenu,—Que l'amendement soit adopté.

Pierrette Venne propose,—Que l'article 8 du projet de loi C-2 soit modifié, dans la version française seulement, en substituant aux lignes 4 et 5, ce qui suit:

“8. Il incombe aux membres, agissant collectivement, de faire ce qui suit”

Il est convenu.—Que l'amendement soit adopté.

À 11 h 20, par consentement unanime, le Comité interrompt les travaux.

À 11 h 35, le Comité reprend les travaux.

Pierrette Venne propose,—Que la version française de l'article 8 du projet de loi C-2 soit modifiée en substituant à la ligne 9, page 9, ce qui suit:



“(b) établir des règles générales en ce qui concerne”

and by striking out line 12 on page 9 and substituting the following therefor:

“(c) établir des règles générales en ce qui concerne”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Denis Pronovost moved,—That the English version of Clause 8 be amended by striking out line 18 on page 9 and substituting the following therefor:

“such review, may require the Directors of”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Stan Keyes moved,—That Clause 8 be amended by adding immediately after line 29, on page 9, the following:

“(h) all such by-laws as established under this section shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof.”

Iain Angus moved,—That the amendment be amended by adding the words “and policies” immediately after the word “by-laws”.

After debate, by unanimous consent, the sub-amendment was withdrawn.

After debate, by unanimous consent, the amendment was withdrawn.

Ken Atkinson moved,—That Clause 8 be amended by adding immediately after line 29, on page 9, the following:

“(2) The Board shall make available to the public any policies established, pursuant to paragraph (1)(b) or (c).”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Iain Angus moved,—That Clause 8 be amended by adding immediately after line 29 on page 9, the following:

“(h) may, notwithstanding policies established under paragraph (c) and subsection 10(2), give to any Director conducting an investigation specific instructions in respect of that investigation.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 6; Nays: 7.

Iain Angus moved,—That Clause 8 be amended by adding immediately after line 29 on page 9, the following:

“(2) The minutes of the meetings convened in accordance with section 12 shall be made available to the public.”

The question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 6; Nays: 7.

«b) établir des règles générales en ce qui concerne»

et en substituant à la ligne 12, page 9, ce qui suit:

«c) établir des règles générales en ce qui concerne»

Après débat, il est convenu,—Que l'amendement soit adopté.

Denis Pronovost propose,—Que la version anglaise seulement de l'article 8 du projet de loi C-2 soit modifiée en substituant à la ligne 18, page 9, ce qui suit:

«such review, may require the Directors of»

Il est convenu,—Que l'amendement soit adopté.

Stan Keyes propose,—Que le projet de loi C-2 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 28, page 9, ce qui suit:

«h) tous les règlements administratifs pris en vertu du présent article sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur»

Iain Angus propose que l'amendement soit modifié en ajoutant à la suite des mots «règlements administratifs», les mots «et toutes les politiques».

Après débat, le sous-amendement est retiré.

Après débat, l'amendement est retiré.

Ken Atkinson propose,—Que l'article 8 du projet de loi C-2 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 28, page 9, ce qui suit:

«(2) Le Bureau rend publiques les règles générales établies au titre des alinéas (1)b) ou c).»

Il est convenu,—Que l'amendement soit adopté.

Iain Angus propose,—Que l'article 8 du projet de loi C-2 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 28, page 9, ce qui suit:

«h) peut, malgré les politiques établies en vertu de l'alinéa c) ou le paragraphe 10(2), donner au directeur qui mène une enquête des instructions particulières pour la conduite de cette enquête.»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté à la pluralité des voix comme suit: Pour: 6; Contre: 7.

Iain Angus propose,—Que l'article 8 du projet de loi C-2 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 28, page 9, ce qui suit:

«(2) Les procès-verbaux des réunions convoquées en application de l'article 12 sont mises à la disposition du public.»

L'amendement est mis aux voix et rejeté à la pluralité des voix comme suit: Pour: 6; Contre: 7.

Clause 8, as amended, carried.

Clause 9 carried.

On Clause 10

Pierrette Venne moved,—That the French version of Clause 10 be amended by striking out line 5 on page 10 and substituting the following therefor:

“est lié par les règles générales établie par les”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Denis Pronovost moved,—That the English version of clause 10 be amended by striking out line 18 on page 10 and substituting the following therefor:

“the Board requires under paragraph 8 (d).”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Iain Angus moved,—That Clause 10 be amended by striking out line 23 on page 10 and substituting the following therefor:

“(4) the Board shall provide each”

The question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 6; Nays: 7.

Clause 10, as amended, carried.

Clause 11 carried.

On Clause 12

Joe Comuzzi moved,—That Clause 12 be amended by striking out line 7, on page 11 and substituting the following therefor:

“(2) Three members constitute a quorum, and at least one member must be qualified in the mode of Transportation which is the subject of the meeting”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 6; Nays: 7.

Denis Pronovost moved,—That Clause 12 be amended by striking out line 7 on page 11 and substituting the following therefor:

“(2) Three members constitute a quorum.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 12, as amended, carried.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this afternoon.

Ellen Savage  
Clerk of the Committee

L'article 8, sous sa forme modifiée, est adopté.

L'article 9 est adopté.

Article 10

Pierrette Venne propose,—Que la version française du projet de loi C-2 soit modifiée en substituant à la ligne 5, page 10, ce qui suit:

«est lié par les règles générales établies et les»

Il est convenu,—Que l'amendement soit adopté.

Denis Pronovost propose,—Que la version anglaise de l'article 10 du projet de loi C-2 soit modifiée en substituant à la ligne 18, page 10, ce qui suit:

«the Board requires under paragraph 8(d).»

Il est convenu,—Que l'amendement soit adopté.

Iain Angus propose,—Que l'article 10 du projet de loi C-2 soit modifié en substituant à la ligne 10, page 10, ce qui suit:

«(4) Le Bureau remet aux enquêteurs un»

L'amendement est mis aux voix et rejeté à la pluralité des voix comme suit: Pour: 6; Contre: 7.

L'article 10, sous sa forme modifiée, est adopté.

L'article 11 est adopté.

Article 12

Joe Comuzzi propose,—Que l'article 12 du projet de loi C-2 soit modifié en substituant à la ligne 5, page 11, ce qui suit:

«(2) Le quorum est de trois membres, dont au moins un doit être qualifié en ce qui concerne le mode de transport sur lequel porte la réunion»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est rejeté à la pluralité des voix comme suit: Pour: 6; Contre: 7.

Denis Pronovost propose,—Que l'article 12 soit modifié en substituant à la ligne 5, page 11, ce qui suit:

«(2) Le quorum est de trois membres.»

Il est convenu,—Que l'amendement soit adopté.

L'article 12, sous sa forme modifiée, est adopté.

À 12 h 35, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre à 15 h 30 cet après-midi.

Le greffier du Comité  
Ellen Savage



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, May 31, 1989

• 1531

**The Chairman:** Colleagues, I see more than a quorum for having discussions and hearing evidence. However, I have received a note from one of the opposition members, indicating the bells might ring.

When the bells call members to the House, it is difficult to convene a meeting of a committee of the House. The bells take precedence. Certainly when I was in opposition, when the bells rang they had priority. I just question whether we should try to continue with our meeting. We will be meeting tomorrow at 9.30 a.m.

The clerk says we could suspend and come back after the vote. We could do that, but I do not know how much time we are going to lose.

**Mme Pierrette Venne (député de Saint-Hubert):** Je m'excuse! J'aimerais dire qu'il ne serait pas opportun de revenir siéger par la suite, parce qu'on ne sait pas combien de votes il va y avoir, premièrement; et ensuite on ne sait pas combien de temps cela va prendre. Je suggérerais plutôt qu'on revienne demain.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Monsieur le président, si vous permettez, peut-être que M. Comuzzi pourrait nous informer du nombre de votes qu'on aura cet après-midi étant donné que cette stratégie vient de l'opposition. M. Comuzzi est-il au courant et peut-il nous dire s'il n'y a qu'un seul vote ou plusieurs? S'il n'y en a seulement qu'un, je serais d'avis contraire, à savoir que l'on revienne immédiatement après ce vote; mais, s'il y en a plus qu'un, je pense alors qu'on va tous perdre notre temps, même si le ministre est présent.

**The Chairman:** Even if Mr. Comuzzi wished, I do not think he would be able to respond.

We are in a situation where I think there could be several votes, in view of the atmosphere of the House.

I am glad to welcome the minister here, but I think, Madam Minister, we should adjourn. Certainly the priority is the call of the bells for members to go to vote. That is a half-hour bell. It is now 15.35 p.m., we are going to vote a little after 4 p.m.—it is 4.15 p.m., 4.20 p.m., before we get out of that vote, which may be the only vote. So then we are back here at 4.20 p.m.

Madam Minister, will you be around tomorrow?

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 31 mai 1989

**Le président:** Chers collègues, nous sommes suffisamment nombreux pour lancer la discussion et entendre les témoignages. Cependant, je dois vous dire que j'ai reçu une note d'un député de l'opposition me prévenant que la sonnerie d'appel pourrait se faire entendre.

Lorsque les députés sont convoqués à un vote à la Chambre, il est difficile de tenir une réunion de comité. La sonnerie a préséance. Du moins, c'était le cas lorsque je faisais partie de l'opposition. Je me demande si nous devrions essayer de poursuivre notre réunion. Nous en avons une autre prévue demain à 9h30.

La greffière me fait remarquer que nous pourrions suspendre nos travaux et revenir après le vote. Le problème est que j'ignore combien de temps nous perdrons ainsi.

**Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert):** If you please, Mr. Chairman, I would just like to say that it would be futile for us to try and come back after the vote, because for one thing we do not know how many votes there will be and for another we do not know how much time all of this will take. I would suggest that we try and reconvene tomorrow.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Mr. Chairman, if you do not mind, I would suggest that Mr. Comuzzi tell us how many votes we can expect this afternoon since it is a strategy put forward by the Opposition. Does he know if there will be one vote or many? If there is only one vote, I would favour coming back right after; if there are more than one, however, I would say that we would only be losing our time if we tried to reconvene, even if the Minister is present.

**Le président:** Même si M. Comuzzi le désirait, je ne pense pas qu'il pourrait répondre à la question.

Compte tenu de l'atmosphère qui règne à la Chambre, je pense que nous pouvons nous attendre à plusieurs votes.

Je salue votre présence, madame la ministre, mais je pense que je dois lever la séance. La sonnerie d'appel a certainement la priorité. Elle doit se faire entendre pendant une demi-heure. Il est actuellement 15h35: le vote devra avoir lieu peu après 16 heures—il sera 16h15 ou 16h20 avant que nous puissions revenir, et c'est dans l'hypothèse d'un vote unique. Nous ne pouvons pas nous attendre à revenir avant 16h20.

Serez-vous sur place demain, madame la ministre?

[Text]

**Hon. Shirley Martin (Minister of State (Transport)):** I will be in the morning, but I have House duty in the afternoon.

**The Chairman:** I really think we should adjourn today. Could we meet at 9 a.m. tomorrow? Perhaps we could send a notice out for that, if the minister is available.

**Mrs. Martin:** I would be glad to make myself available, Mr. Chairman. I would hate to think we are going to have to go into next week.

**The Chairman:** If we did not have Mr. Comuzzi here, we could not even do what we are doing. Joe, you could foul the whole thing up.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** I would not do that, Mr. Chairman.

• 1535

**The Chairman:** No, of course you would not. I will give you a cigar if you do, and I know how much you like my cigars.

I honestly believe, just sensing the atmosphere—and this is Wednesday and different things happen on Wednesdays, anyway I will not tell you all the things that happen on Wednesday—that the best economy of time would be if we adjourn now and come back at—

**The Clerk of the Committee:** At 9.30 a.m., I think.

**The Chairman:** Why 9.30 a.m.?

**The Clerk:** Because you are going to have a hard time getting a quorum. Not everybody is—

**The Chairman:** We have a quorum here.

**The Clerk:** For eight?

**The Chairman:** Why do we not start at 8.30 a.m.? I am prepared to start at 8.30 a.m.

Mr. Angus, it is nice to see you. We are debating whether we should continue, having convened the meeting, because there is a quorum. Can you tell us what the opposition is going to do?

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** I am not supposed to. But I think, given that this is a half-hour bell and there might be a lot of things happening, that you will find that there will be the odd—

**The Chairman:** In terms of economy of time—the minister is here, she is prepared to go on—my feeling from history is that when the bells ring that is the priority and members go to respond to the bells. It is a half-hour bell, and if we all agree, as we all know, we can continue while the bells ring, normally. My thought is that we not suspend until after the bells but adjourn today and come back tomorrow at 9 a.m.

[Translation]

**L'honorable Shirley Martin (ministre d'État aux Transports):** Dans la matinée seulement, puisqu'au cours de l'après-midi je dois être à la Chambre.

**Le président:** Je pense que nous devrions lever la séance pour aujourd'hui. Pouvons-nous commencer à 9 heures demain matin? Si la ministre est disponible, nous pourrions envoyer l'avis nécessaire.

**Mme Martin:** Je me ferai un plaisir de me libérer pour la circonstance, monsieur le président. Je n'aimerais pas que le processus se prolonge jusqu'à la semaine prochaine.

**Le président:** Si M. Comuzzi n'était pas présent, nous ne pourrions même pas faire ce que nous faisons actuellement. Vous pourriez bloquer entièrement le processus, Joe.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Je n'en serais pas capable, monsieur le président.

**Le président:** Bien sûr que non. Je vous donnerai un cigare si vous le faites, et je sais à quel point vous aimez les cigares.

Je crois sincèrement compte tenu de l'atmosphère qui règne—c'est mercredi et il se passe un certain nombre de choses le mercredi, je ne vous en dirai pas plus—la meilleure chose à faire pour gagner du temps est de lever la séance maintenant et de revenir. . .

**La greffière du Comité:** À 9h30, si je me souviens bien.

**Le président:** Pourquoi 9h30?

**La greffière:** Parce qu'autrement vous risquez d'avoir du mal à obtenir le quorum. Ce n'est pas tout le monde. . .

**Le président:** Il y a quorum actuellement.

**La greffière:** De huit?

**Le président:** Pourquoi ne commençons-nous pas à 8h30? Je suis prêt moi-même à commencer à cette heure.

Bienvenue, monsieur Angus. Nous essayons de décider si nous devons continuer notre réunion puisque nous avons le quorum. Pouvez-vous nous éclairer quant à vous sur les intentions de l'opposition?

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Je ne suis pas censé le faire. Cependant, comme la sonnerie doit se faire entendre pendant une demi-heure et qu'il risque de se passer un certain nombre de choses, vous verrez sans doute que. . .

**Le président:** Pour gagner du temps—la ministre est sur place, elle est prête à témoigner—je sais d'expérience que lorsque la sonnerie se fait entendre, les députés y accordent la priorité. Elle sonnera pendant une demi-heure, et si nous sommes d'accord, nous pouvons évidemment siéger pendant qu'elle se fait entendre. Nous pouvons le faire seulement lorsqu'elle aura cessé, mais je pense que nous devons lever la séance pour aujourd'hui et revenir demain à 9 heures.



[Texte]

**The Clerk:** I will do what I can for you.

**The Chairman:** What do you say?

**Mr. Angus:** That is fine. I would like to make one addendum. I certainly, as soon as my staffer gets here, will give to members my copies of the amendments. I apologize for not getting them in. Most of them are in a kit? Okay. But that will give all of us time to look at all of our stuff. So I think it is the only thing we can do, and my apologies to the committee for being late.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Mr. Chairman, first of all to the point you raise, and my colleague Mr. Angus: we understand; it happens to us all the time, too. Given that they will be coming in later, it probably would make more sense for all of us involved. . .

Madam Minister, we have had a pretty constructive and non-partisan approach in our earlier discussions on clause by clause, and it would be useful to have all of the parties' amendments at one time. I think the chairman has made a very good point, and we would concur.

**The Chairman:** I think we will save time by adjourning today and coming back at 9 a.m. tomorrow. If the minister can be here at 9 a.m., then surely to goodness we can have a quorum of members here at 9 a.m.—until noon, and then, you are quite right, Madam Minister, Thursday being Thursday, for a multitude of reasons we are not going to—

**Mrs. Martin:** I would be glad to stay right up to 2 p.m. tomorrow, till Question Period.

**Mr. Tobin:** Right. Super.

**The Chairman:** That is even better. Then, boys and girls, you all have a holiday—until 9 a.m. tomorrow.

The committee stands adjourned to the call of the Chair.

---

Thursday, June 1, 1989

• 0900

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum. We have the minister with us today for the clause-by-clause procedure. I think the proper procedure, if this is your wish, is to stand clause 1 and then start the clause-by-clause.

The minister did mention that she may be able to stay here until 2 p.m., but let us see what progress we make this morning.

[Traduction]

**La greffière:** Je vais faire tout mon possible.

**Le président:** Qu'en pensez-vous?

**M. Angus:** Très bien. J'aimerais cependant ajouter une chose. Lorsque mon aide arrivera, je remettrai des exemplaires de mes amendements aux membres du Comité. Je m'excuse de ne pas l'avoir fait auparavant. La plupart se trouvent dans la liasse? C'est parfait. Nous aurons ici tous le temps d'examiner la documentation. Je pense que c'est à peu près tout ce que nous pouvons faire pour l'instant. Je m'excuse de mon retard auprès des autres membres du Comité.

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Pour ce qui est de votre suggestion, monsieur le président, et pour ce qui est de la situation de M. Angus, nous comprenons, nous nous retrouvons dans les mêmes circonstances tout le temps. Comme il faudra revenir plus tard, il est probablement plus sage pour nous tous. . .

Madame la ministre, nous avons eu une discussion très positive et dénuée de tout esprit partisan précédemment au sujet de l'étude article par article et j'aimerais vous dire qu'il serait utile que les amendements de tous les partis soient déposés en même temps. Pour ce qui est de la suggestion du président, je pense qu'elle est excellente et que le Comité devrait l'accepter.

**Le président:** Pour gagner du temps, nous allons lever la séance maintenant et revenir demain à 9 heures. Si la ministre peut être présente à 9 heures, nous pouvons sûrement avoir un nombre suffisant de députés—nous pouvons siéger au moins jusqu'à midi, pour ce qui est d'après, vous avez tout à fait raison, madame la ministre, c'est jeudi, pour un tas de raisons que nous n'avons pas à expliquer. . .

**Mme Martin:** Je suis tout à fait prête à rester jusqu'à 14 heures demain, c'est-à-dire jusqu'à la période de questions.

**M. Tobin:** Très bien.

**Le président:** C'est encore mieux. Dans ce cas, mesdames et messieurs, vous êtes libérés—jusqu'à 9 heures demain.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

---

Le jeudi 1<sup>er</sup> juin 1989

**Le président:** Mesdames et messieurs, il y a quorum. La ministre est présente pour l'étude article par article. Il convient pour commencer, j'espère que vous n'y voyez pas d'inconvénients, de réserver l'article 1.

La ministre a indiqué qu'elle était disponible jusqu'à 14 heures, mais nous verrons quel progrès nous pourrions réaliser au cours de la matinée.

## [Text]

So colleagues, in the traditional way, we will stand clause 1.

Clause 1 allowed to stand

On clause 2—*Définitions*

**The Chairman:** Do you have your amendments? We are now on clause 2, regarding interpretation. Our first amendment is by Mr. Angus.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** I move that clause 2 of Bill C-2 be amended by adding immediately after line 21 on page 1 the following:

any accident or incident associated with the operation of an aircraft affecting any crew, passenger, or passerby, or other persons affected by such an incident.

and by renumbering the subsequent subclauses and the cross-references accordingly.

• 0905

Very briefly, Mr. Chairman, the purpose of this is to expand the definition of an aviation occurrence to clearly indicate that if there is an injury to somebody who comes in contact with a mode of transportation covered by this bill, whether it is one of those silly kids who were playing chicken along the railway tracks and got hit by the train or somebody who is on the wharf and is injured because of the movement of a vessel, the board may, if they decide to do so, investigate that aspect.

**The Chairman:** Well, what would your thoughts be, Madam Minister?

**Hon. Shirley Martin (Minister of State for Transport):** The bill itself allows the board the discretion of what they are going to investigate.

The one problem I would have with this, especially in the way it is worded, is that if a crew member stumbled on a plane and hurt himself, which is really an employee-employer type of investigation, then actually it would give this type of accident the ability to be investigated under this bill. I am not sure this is what we want in an accident investigation.

It is an accident that we are trying to investigate, not something that takes place on a train or on a plane, and by bringing in the crew and the passenger type of thing, you are bringing this aspect into the bill. I do not see the need for it in this particular bill.

**The Chairman:** Mr. Tobin, do you have a comment?

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Mr. Chairman, just as a matter of process, I am still for some reason having difficulty figuring out, going by line 21, where this—

**The Chairman:** Well, it likely should come in at line 15.

## [Translation]

Mesdames et messieurs, nous réservons donc l'article 1, comme le veut la procédure.

L'article 1 est réservé

L'article 2—*Définitions*

**Le président:** Avez-vous vos amendements? Nous sommes à l'article 2, définitions. Le premier amendement est de monsieur Angus.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Je propose que l'article 2 du projet de loi C-2 soit modifié par l'insertion de ce qui suit tout de suite après la ligne 21, page 1, dans le texte anglais:

any accident or incident associated with the operation of an aircraft affecting any crew, passenger, or passerby, or other persons affected by such an incident.

et par le numérotage en conséquence des paragraphes et des renvois subséquents.

Brièvement, monsieur le président, le but de cet amendement est d'étendre la définition d'accident aéronautique de façon à ce qu'elle indique clairement que si quelqu'un est blessé par suite d'un contact avec un mode de transport prévu dans le projet de loi, qu'il s'agisse d'un enfant qui joue à faire le brave sur les voies ferrées et qui est heurté par un train, ou d'une personne qui se trouve sur un quai et qui est touchée par un bateau, le bureau peut, s'il le désire, faire enquête.

**Le président:** Qu'en pensez-vous, madame la ministre?

**L'honorable Shirley Martin (ministre d'État aux Transports):** Le projet de loi accorde déjà toute latitude voulue au bureau.

La difficulté que pose l'amendement, tel qu'il est rédigé, est que si un membre d'équipage trébuche et se heurte à un appareil, ce qui est en réalité une question de relation entre employeur et employé, l'accident peut faire l'objet d'une enquête en vertu du projet de loi. Je ne sais pas si c'est le genre d'accident sur lequel nous voulons faire enquête.

Ce sont les accidents comme tels qui nous intéressent, pas tout ce qui peut se passer à bord des trains ou des avions. En parlant de l'équipage, des passagers et des autres, vous introduisez une autre dimension dans le projet de loi. Je n'en vois pas le besoin.

**Le président:** Avez-vous quelque chose à dire sur le sujet, monsieur Tobin?

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Sur le plan de la procédure, monsieur le président, j'ai encore du mal à voir où s'insère l'amendement, si je me fie à la ligne 21. . .

**Le président:** Il convient peut-être davantage à la ligne 15.



[Texte]

**Mr. Tobin:** Oh, it is line 15, is it?

**The Chairman:** No, no. He has it at line 21, but most likely it should be line 15.

**Mr. Tobin:** Because as now worded it is in the middle of another definition, and I am just trying to understand where it went.

**The Chairman:** Well, I do not think it does very much, quite frankly. I think the minister's comments are very relevant. I think you are just cluttering up the bill.

**Mr. Tobin:** Can I ask one question and then perhaps dispose of the indecision on it? What does this clause do, assuming it is in line 15 or 16 rather than 21, that is not already within the ability of the board to do?

**Mrs. Martin:** Nothing.

**Mr. Tobin:** Nothing. The thought is good, but if it is already there. . .

**Mr. Angus:** I guess I wanted it just to be more certain.

**The Chairman:** I think it clutters up the bill. I think Mr. Tobin's comment—the thing is wide enough now, other than that specific matter the minister mentioned, and I think we have had the thing moved.

Amendment negated

**The Chairman:** Okay, we have the next amendment by Mr. Angus.

**Mr. Angus:** I move that clause 2 of Bill C-2 be amended by striking out line 25 on page 1 and substituting the following:

“Chairperson” means the Chairperson of the

I think it is self-explanatory what my staff want me to do.

**The Chairman:** Who are they?

**Some hon. members:** Oh, oh.

**The Chairman:** I must say, you should have started with this one, perhaps, and you might have had a little more success.

Madam Minister, do you have any violent objection to that? I cannot see you having any objection to that.

**Mrs. Martin:** No, I have no objections to that either.

Amendment agreed to

**The Chairman:** That is what I thought. Well, we have the amendment moved. It is in keeping with the way we do refer to people here: chairman, chairperson. Mr. Belsher, you turned up your nose?

**Mr. Ross Belsher (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport):** In most of the legislation we have, I think the chairman is clearly enunciated and it has already been through courts. It is well established, so is it necessary?

[Traduction]

**M. Tobin:** À la ligne 15, dites-vous?

**Le président:** L'auteur l'insère à la ligne 21, mais il convient probablement davantage à la ligne 15.

**M. Tobin:** De la façon dont il se présente maintenant, il tombe au milieu d'une autre définition. J'essaie tout simplement de comprendre.

**Le président:** Je ne pense pas que ce soit un point très important de toute façon. Il me semble que la ministre a raison. L'amendement ne fait qu'alourdir le projet de loi.

**M. Tobin:** Puis-je poser une question avant de me décider? Dans quelle mesure cet amendement ajoute-t-il aux pouvoirs du bureau, qu'il s'insère aux lignes 15 ou 16 ou à la ligne 21?

**Mme Martin:** Il n'ajoute rien du tout.

**M. Tobin:** Rien. L'intention est louable, mais si ces pouvoirs existent déjà. . .

**M. Angus:** Je veux simplement être plus sûr.

**Le président:** Je pense que l'amendement alourdit le projet de loi. L'observation de M. Tobin—les pouvoirs du bureau sont déjà suffisamment étendus, sauf pour ce qui est du domaine précis que la ministre a mentionné. Il me semble que la décision a été prise.

L'amendement est rejeté

**Le président:** L'amendement suivant est également de M. Angus.

**M. Angus:** Je propose que l'article 2 du projet de loi C-2 soit modifié par le retranchement de la ligne 25 à la page 1 (en anglais) et l'insertion de ce qui suit:

«Chairperson» means the Chairperson of the

Je pense que ce que me demande mon personnel se passe d'explication.

**Le président:** De qui s'agit-il?

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Vous auriez peut-être eu un peu plus de succès si vous aviez commencé par celui-là.

Êtes-vous carrément opposée à cet amendement, madame la ministre? Je ne vois pas comment vous pourriez l'être.

**Mme Martin:** Non, je n'y vois pas d'inconvénient.

L'amendement est adopté

**Le président:** Je pensais bien que ce serait la décision. Nous avons l'habitude ici de dire en anglais «chairperson». Vous faites la moue, monsieur Belsher?

**M. Ross Belsher (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Je me demande si c'est vraiment nécessaire. Dans la plupart de nos lois, c'est (en anglais) «chairman» qui est utilisé, et le terme est accepté par les tribunaux.

[Text]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, may I ask a question? We would be disposed, I think, as many members would be, to support the amendment proposed by our friend Mr. Angus, but unless someone can tell us that changing the word from chairman to chairperson is going to negatively affect in any way the powers or the ability or the definition or the determination—and if they could tell us that we would have a claim before the Charter of Rights and Freedoms, I suspect—unless that is the case, I think we ought to move this unanimously and pass it.

• 0910

**The Chairman:** I have not had the legal people look at it.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Speaking also on this, I just think it is moving with the times, regardless of what is in other pieces of legislation. I think we can set the tone here.

**The Chairman:** We are using those words all the time interchangeably. I think it clarifies it.

**Mme Suzanne Duplessis (députée de Louis-Hébert):** Cher président, j'approuve M. Angus, et je vais voter pour son amendement.

Motion agreed to

**The Chairman:** You are a busy little beaver, Mr. Angus, as usual. Now this gets a little more interesting. This is another amendment by Mr. Angus. Mr. Angus, your third amendment.

**Mr. Angus:** I move that clause 2 of Bill C-2 be amended by striking out lines 10 to 11 on page 2 and substituting the following: "a sewer or water pipeline".

Mr. Chairman, the purpose of this amendment is to delete the exclusion of a pipeline as defined under the National Energy Board Act. In effect, it would put the investigation of any accidents for a natural gas pipeline and other pipelines covered by the act under this bill, finalizing the separation of the regulatory agency from the accident investigation agency, so that in this country all modes of the movement of commodities, as well as of people, would be handled by the same agency.

From the testimony we have received, probably a maximum of three people would have to come over from the National Energy Board. It would provide the resources to do the commodity pipelines.

We have had a fair bit of discussion over this through our questioning of witnesses, and we have not had any clear objections, other than I think the comment from I believe it was the minister—if it is not broken, do not fix it. But I think it is safe to say that nobody has suggested that the investigation of rail is broken and that is why we are fixing it. Nobody has suggested that the investigation of marine is broken and that is why we are fixing it. We

[Translation]

**M. Tobin:** Puis-je poser une question? Nous sommes disposés, comme beaucoup de nos collègues, à appuyer cet amendement de M. Angus, à moins que quelqu'un ne puisse nous prouver que le remplacement en anglais du terme «chairman» par «chairperson» risque d'avoir des effets négatifs sur les pouvoirs, la capacité, les définitions ou les décisions—ou puisse nous indiquer qu'il y a une possibilité de contestation en vertu de la Charte des droits et libertés. Dans le cas contraire, nous devons adopter l'amendement à l'unanimité.

**Le président:** Je n'ai pas demandé aux juristes d'examiner l'amendement.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Je pense que nous devons être de notre temps, quel que soit le terme qu'emploient les autres lois. Nous avons l'occasion de donner l'exemple.

**Le président:** Nous utilisons ces termes l'un pour l'autre constamment. Je pense que l'amendement clarifie la situation.

**Mrs. Suzanne Duplessis (Louis-Hébert):** Dear Chairman, I agree with Mr. Angus and I will support his amendment.

La motion est adoptée

**Le président:** Vous avez été très actif, comme d'habitude, monsieur Angus. La situation se corse maintenant quelque peu avec cet autre amendement de M. Angus, son troisième.

**M. Angus:** Je propose que l'article 2 du projet de loi C-2 soit modifié par le retranchement des lignes 10 et 11, à la page 2 et l'insertion de de ce qui suit: «a sewer or water pipeline».

Monsieur le président, le but de cet amendement est de mettre fin à l'exclusion d'un pipeline tel que défini en vertu de la Loi sur l'Office national de l'énergie. En fait, il fait relever de ce projet de loi les enquêtes sur un accident impliquant un gazoduc ou un autre pipeline mentionné dans ladite loi et rend définitive en quelque sorte la séparation entre l'organisme de réglementation et l'organisme d'enquête dans le cas d'un accident, de sorte que tous les modes de transport de marchandises et de passagers au pays relèvent d'un même organisme.

D'après les témoignages que nous avons entendus, il suffirait probablement qu'au maximum trois personnes soient mutées de l'Office national de l'Énergie. Ce serait suffisant pour que les productoducs soient examinés.

Nous en avons discuté assez longuement avec les témoins. Personne ne s'y est vraiment opposé, sauf peut-être le ministre, qui a fait valoir que si quelque chose n'est pas cassé il ne faut pas le réparer. Il reste que personne n'a soutenu que le système d'enquête sur les accidents ferroviaires est cassé et que nous le réparons. Personne n'a prétendu que le système d'enquête sur les accidents maritimes est cassé, mais nous le réparons. Pour



*[Texte]*

have had other comments about air, but I do not need to go into those at this point in time.

I think it makes a lot of sense to make this change. It is consistent with the battle that Mr. Tobin fought under the Canada Shipping Act in terms of ocean rigs, which we now have under this bill and away from energy.

**Mr. Malone (Crowfoot):** Mr. Chairman, I have a lot of sympathy for the theme that Mr. Angus is putting forward. I want to speak in a general sense to his motion.

I am not one who would take the view that I would want this particular board to go out and to investigate every pipeline incident. I would not want it to be the presumption that the National Energy Board would not have a significant role yet to play in pipeline accidents.

• 0915

We are pretty young in this country in our pipeline structures. Most of our pipelines are less than 50 years old. But that is starting to come to the point where they are aging. It is an interesting coincidence that the San Bernadino explosion would take place right at the time when we are considering this issue. But it seems to me if an incident like that were to take place in Canada, let us say near London, Ontario, or on the east side of Edmonton, where you have all the refineries and development, and some people were injured, others were killed, there were extensive property damage, it would be inappropriate that you ask the person who writes the regulation, who administers the regulation, and who polices the regulation to go on out and investigate that accident.

I guess the question I would put to Mr. Angus is this. If this amendment as proposed is to allow the board under their jurisprudence to be able, when they consider necessary, and does not imply they will be investigating every incident, I think all that is doing is putting public confidence into the question of another transportation mode, as I think would only be appropriate and right that we do.

**Mr. Angus:** The other parts of the bill give the board the authority to develop policies in the investigation of accidents. They will apply to rail a degree of common sense, such that they are not going to investigate every time there is a hot-box. So they have the power to decide the level of investigation and the degree of investigation in all of the modes.

**Mr. Malone:** And frequency.

**Mr. Tobin:** Would the clause in question—this is an important consideration, I submit—if it were amended, now read:

does not include a sewer or water pipeline  
—and this is important—  
that is used solely for municipal purposes

*[Traduction]*

ce qui est des accidents aériens, nous avons entendu un autre son de cloche, mais je n'ai pas à y revenir.

Je pense que la modification s'impose. Elle s'inscrit dans le cadre de la bataille qu'a livrée M. Tobin relativement à la Loi sur la marine marchande du Canada et aux plates-formes maritimes, lesquelles relèvent maintenant de ce projet de loi et non plus de l'énergie.

**M. Malone (Crowfoot):** Monsieur le président, je comprends tout à fait M. Angus sur cette question. J'aimerais parler de façon générale de son amendement.

Je ne suis pas de ceux qui prétendent que le bureau devrait faire enquête sur tous les incidents impliquant des pipelines. Je ne voudrais pas enlever à l'Office national de l'Énergie le rôle important qu'il joue dans les accidents de pipelines.

Nos pipelines au pays sont assez neufs. La plupart ont moins de 50 ans. Cependant, ils commencent à montrer des signes d'usure. C'est une coïncidence bien curieuse que l'explosion de San Bernadino ait eu lieu au moment où nous examinons cette question. Il me semble que si un incident comme celui-là se produisait au Canada, près de London en Ontario ou dans l'est d'Edmonton, où se trouvent toutes les raffineries et toutes les industries, et s'il y avait des blessés et des tués, de même que des dommages matériels importants, il serait inopportun que la personne ayant rédigé les règlements et étant chargée de les faire appliquer, soit appelée à faire enquête sur l'incident.

J'aimerais obtenir une précision de M. Angus. J'aimerais être sûr que son amendement vise simplement à permettre au bureau, en vertu de ses pouvoirs juridiques, d'intervenir au besoin, qu'il ne signifie pas qu'il sera appelé à faire enquête sur tous les incidents qui risquent de se produire. Dans ce cas, il ne fait qu'accroître la confiance du public dans un autre mode de transport, et je pense que c'est tout à fait indiqué dans les circonstances.

**M. Angus:** D'autres parties du projet de loi accordent au bureau le pouvoir d'élaborer des politiques en matière d'enquête sur les accidents. Il fera preuve de bon sens. Pour ce qui est des accidents ferroviaires, par exemple, il n'interviendra pas chaque fois qu'il y aura un cas de coussinet échauffé. Il décidera du niveau et de l'étendue des enquêtes dans tous les modes de transport.

**M. Malone:** De même que de leur fréquence.

**M. Tobin:** L'article modifié—je pense que c'est important—deviendrait le suivant:

does not include a sewer or water pipeline  
... c'est important, je le répète. . .  
that is used solely for municipal purposes

[Text]

That line, "that is used solely for municipal purposes", would be retained—is that the interpretation?

**An hon. member:** That is correct.

**Mr. Tobin:** I just wanted to get that clear, because there may be instances in which we may want to have authority over water and sewer pipelines of a commercial nature.

I want to support the amendment moved by Mr. Angus. I recall in discussions in camera the other day a very prominent member of this committee made the point that we would have a very difficult time being consistent—and I am sure the minister would agree—arguing that for the purposes of ensuring that there is not only a conflict of interest but not even the perception of conflict of interest; that is, that the public may be reassured not only in the fact but reassured in perception that there is no conflict of interest in terms of both regulators and accident investigators. It would be inconceivable that we would not put commodity pipelines under the jurisdiction of this bill.

I certainly would bow to Mr. Malone, who has far more knowledge and experience in this area than I do. I claim to have very little. But notwithstanding the size and scope of that industry, that particular sector today in Canada nevertheless is still substantial. We in this place, as we all know, may do a bill every four or five years, but most commonly we do not do bills other than every 10, 15, 20, 30, or 40 years. And some of the bills we have done in the last 4 or 5 years, I would tell colleagues around this table who have not heretofore been members of this committee, are bills that have not, as Mr. Malone will recall, been reopened for 40 years: the Canada Shipping Act, the coastal shipping act, and so on. So it is not the norm that a bill is reopened every 4 or 5 years, not at all. The norm is that it is decades.

It seems to me we have an opportunity today. . . I do not believe the Minister of State for Transport could have any objection to this in principle. I do not believe the Minister of Transport could have any objection, nor most people who have thought about it quite objectively.

• 0920

I do not say this in a partisan sense, because whether it is a Liberal government, an NDP government or a Conservative government, there is always some turf war. That is not particular to any particular party. There may well be some bureaucrats in the Department of Energy, Mines and Resources who would give us some very good arguments as to why we should not do this, but we are charged with responsibility for this bill. It seems to me we would be totally inconsistent—I do not need to go into the arguments—if we did not take advantage of the opportunity to accept this amendment.

**Mme Duplessis:** Merci, monsieur le président. Pour commencer, monsieur le président, j'ai de la difficulté ici, parce que les amendements de M. Angus ont été présentés

[Translation]

La ligne «that is used solely for municipal purposes» resterait intacte, n'est-ce pas?

**Une voix:** En effet.

**M. Tobin:** Je voulais que ce soit clair parce que nous voudrions peut-être être en mesure d'intervenir dans le cas d'égoûts ou des canalisations de distribution d'eau de nature commerciale.

J'appuie donc l'amendement de M. Angus. Je me rappelle que lors des discussions à huis-clos l'autre jour, un membre très en vue du Comité a fait valoir qu'il serait difficile pour le Comité de se montrer cohérent—je suis sûr que la ministre est d'accord—pour assurer que non seulement il n'y a pas conflit d'intérêts mais qu'il n'y a pas non plus d'apparence de conflit d'intérêts. Le public ne doit pas avoir l'impression qu'il y a conflit d'intérêts entre la fonction de réglementation et la fonction d'enquête. À mon avis, il serait inconcevable de ne pas inclure les productoducs dans ce projet de loi.

Je m'en remets à M. Malone, qui a beaucoup plus d'expérience que moi dans ce domaine. Ce que nous faisons actuellement est très important. Nous sommes parfois appelés à adopter de nouveaux projets de loi tous les quatre ou cinq ans, mais de façon générale nous le faisons tous les 10, 15, 20, 30 ou 40 ans. Au cours des quatre ou cinq dernières années, M. Malone le sait très bien, je le dis pour les membres du Comité qui n'étaient pas là à l'époque, nous avons adopté des projets de loi qui n'avaient pas été réexaminés depuis 40 ans: la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la navigation côtière et d'autres. Donc, ce travail n'est pas fait pour quatre ou cinq ans. La norme est plusieurs décennies.

Nous avons aujourd'hui l'occasion. . . Je ne crois pas que le ministre d'État au transport s'y oppose en principe. Je ne crois pas que le ministre des Transports y voit d'inconvénient, non plus que la plupart des gens qui ont réfléchi à la question.

Je ne fais pas preuve ici d'esprit partisan, parce que qu'il s'agisse d'un gouvernement libéral, d'un gouvernement démocrate ou d'un gouvernement conservateur, il y a toujours des batailles territoriales. Peu importe le parti. Il peut y avoir des bureaucrates au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources qui nous enjoignent à ne pas aller de l'avant avec cette disposition, mais c'est nous qui sommes appelés à prendre la décision. Il me semble que pour être vraiment logiques avec nous-même—je ne veux pas maintenant reprendre tous les arguments qui ont été invoqués—nous devons profiter de l'occasion et accepter l'amendement.

**Mrs. Duplessis:** Thank you, Mr. Chairman. To begin with, I must tell you that I am in some difficulty since Mr. Angus' amendments are in English only.



## [Texte]

en anglais seulement. Mais si on va un petit peu plus loin dans le projet de loi, à la page 3, aux lignes 31 et 32 il est dit ce que le ministère pense justement d'un *pipeline* et de «canalisation pour le transport d'eau». Personnellement, monsieur le président, je pense qu'on ne doit pas légiférer sur le transport de l'eau, étant donné que c'est une...

**The Chairman:** What are you referring to?

**M. Tobin:** En français ou en anglais?

**Mme Duplessis:** En français. Je dis que c'est déjà expliqué un peu plus loin; il est expliqué ce qu'il faut entendre par «transport de l'eau», par *pipeline*, par «canalisation».

**M. Tobin:** Nous avons un problème. Il y a une différence entre le français et l'anglais.

**Mme Duplessis:** Je trouve que légiférer sur cela ne relève pas du ministère des Transports. C'est plus clair un peu plus loin... quand on regarde à la page 3. Pour l'amendement que M. Angus veut proposer à l'article 2, aux lignes 10 à 11 de la page 2, si on va un peu plus loin dans le projet de loi, c'est expliqué. Il y a une explication sur le transport de l'eau et sur les pipe-lines.

**The Chairman:** If your amendment is carried there have to be consequential amendments throughout the bill. In effect I should have put that in reference. I am going to do that now in terms of the amendment that has already been passed to change chairman to chairperson. It is to make the thing tidy and correct once we have approved the amendment, which we have done. I did not put the next motion that the clerk says I should put.

The committee should also pass a formal motion that wherever "chairman" appears in the bill, the amendment substitutes "chairperson" for "chairman". It is called a consequential amendment. I would think that the same thing would apply in terms of this amendment if it carried.

**Mr. Angus:** We would have to change "commodity pipeline" to "pipeline".

**Mr. Tobin:** To Madame Duplessis's point of order, I certainly congratulate Madame Duplessis for reading ahead of the bill and bringing this to our attention that obviously we would have to have consequential amendments. To be perfectly clear as a matter of process, and I say this to be helpful to Madame Duplessis, the fact that the amendment stands before us indicates that it has already been accepted as being in order by the chairman through the advice of the clerk and so on.

It is within the committee's competence to accept such an amendment. You are quite correct in saying that we would have to have consequential amendments, but I would not want Madame Duplessis to misunderstand the process of committee to suggest that somehow we are unable to make such an amendment. We certainly are.

I would point out, Madame Duplessis, that right now, the way the bill is crafted, you will not have any situation in the airline industry where the regulators and the

## [Traduction]

Nevertheless, if I read the Bill a little bit further on, page 3, lines 31 and 32, I can see what is the department's idea of a "pipeline" and "canalisation de distribution d'eau". Personally, Mr. Chairman, I do not think we should wander into the field of water transportation, since it is...

**Le président:** À quoi faites-vous allusion?

**Mr. Tobin:** In French or in English?

**Mrs. Duplessis:** In French. I am just saying that there is an explanation further on as to what is meant by "distribution d'eau", "pipeline" and "canalisation".

**Mr. Tobin:** We have a problem in the sense that there is a difference between the French and the English text.

**Mrs. Duplessis:** I personally feel that the question does not come under the Department of Transport. It is made clear a little bit further on... at page 3. Mr. Angus is moving his amendment to clause 2, lines 10 and 11, page 2, but the point he is making is clarified a little bit further on. There is a further explanation on water transportation and pipelines.

**Le président:** Si votre amendement est adopté, il doit y avoir des amendements corrélatifs tout au long du projet de loi. J'aurais dû mentionner les amendements corrélatifs pour l'amendement qui a été adopté en vue de remplacer en anglais *chairman* par *chairperson*. Je tiens à respecter la procédure. Selon le greffier, j'aurais dû demander une motion lors de l'amendement précédent.

Le Comité, donc, devrait adopter une motion officielle indiquant que chaque fois que le terme anglais *chairman* apparaît dans le projet de loi, il doit être remplacé par *chairperson*. C'est ce qui s'appelle un amendement corrélatif. Pour ce qui est du présent amendement, il faudra procéder de même s'il est adopté.

**M. Angus:** Il faudra remplacer *commodity pipeline* par *pipeline*.

**M. Tobin:** Pour revenir au rappel de Mme Duplessis, je la félicite d'avoir pensé à lire plus loin dans le projet de loi et d'avoir attiré notre attention sur la nécessité d'amendements corrélatifs. Cependant, du point de vue de la procédure, je le dis pour lui être utile, le fait que l'amendement soit rendu à cette étape indique qu'il est considéré comme recevable par le président, aidé évidemment du greffier et du personnel.

Le Comité peut accepter un amendement comme celui-là. Comme le dit Mme Duplessis, il convient d'adopter des amendements corrélatifs par la suite, mais je ne veux pas qu'elle pense que le Comité n'est pas en mesure de recevoir l'amendement. L'amendement est certainement recevable en ce qui me concerne.

Je rappelle à Mme Duplessis que dans sa version actuelle, le projet de loi ne prévoit pas de situation où, pour le transport aérien, les instances de réglementation

*[Text]*

people in charge of accident investigation are in the same office. In the railway industry and on the marine side, they will not be in the same office. If we do not make this amendment insofar as pipelines are concerned, both the regulator and the people in charge of safety and accident investigation will all be in one office, and that is the National Energy Board.

• 0925

The reason for the amendment is not a vote of non-confidence in the NEB. It is not a determination that there has been a problem thus far. It is a recognition that the principle in terms of transportation, that regulators and those in charge of safety ought not to be in the same office because of the potential of conflict, should be consistent. We would be inconsistent if in every other mode covered by the bill—and pipelines are also more or less covered by this bill, less being the operative word—we have separated the regulation from the safety and accident investigation. If we do not do the same with pipelines we have been very inconsistent.

This will in no way prevent NEB from regulating pipelines. They will continue to be the regulator. All we are saying is that to the extent there is an occurrence, that matter falls under the jurisdiction of the board being proposed by Madam Minister Martin, and that is all we are doing with this amendment. It is perfectly consistent with the philosophy of the bill and the government's philosophy in proposing this bill, and I think it is one that is largely supported by members. Your point is well taken.

**The Chairman:** Could we hear the minister?

**Mrs. Martin:** Mr. Chairman, I have not changed my position on this from the last two appearances before the committee. I feel that bringing the oil and gas in is really expanding the bill, because it is not under the Department of Transport. What we have done is taken the modes of transport under the Department of Transport and split them from the regulator to an accident investigation board.

This is an entirely different department. There is already legislation that defines the National Energy Board and its requirements, which are not part of the transport situation. Primarily I think it is an expansion of the scope of the bill, and therefore I do not think it is basically in order. I agree with Mr. Tobin's comments, and I can see his point. You will also remember—and I do not know whether it was the last time I was here or the original presentation—that I agreed that when we do the review of the board, that might be the time to look. It would allow preparation prior to that as far as whether or not we should make a major change between the energy board and the transport department.

*[Translation]*

et les instances chargées des enquêtes se retrouvent dans le même bureau. C'est la même chose pour ce qui est du transport ferroviaire et du transport maritime. Si nous n'adoptons pas cet amendement relativement aux pipelines, les instances de réglementation et les instances chargées de la sécurité et des enquêtes sur les accidents se retrouveront dans le même bureau à l'Office national de l'énergie.

L'amendement n'est pas un vote de blâme à l'endroit de l'ONE. L'amendement ne dit pas qu'il y a un problème à ce stade-ci. Il établit simplement le principe pour ce qui est des transports, les instances de réglementation et les instances chargées de la sécurité ne devraient pas se retrouver dans le même bureau à cause d'un conflit d'intérêts possible. Nous devons être logiques avec nous mêmes parce que pour les autres modes de transport régis par le projet de loi—et les pipelines sont plus ou moins régis par le projet de loi, en fait ce serait plutôt moins—nous avons séparé l'aspect réglementation de l'aspect sécurité et enquête sur les accidents. Nous devons faire la même chose dans le cas des pipelines.

Ce qui ne veut pas dire que l'ONE ne continuerait pas de réglementer les pipelines. Nous faisons simplement valoir que lorsqu'un accident se produira, ce sera le bureau proposé par M<sup>me</sup> la ministre qui sera appelé à intervenir. Nous n'en demandons pas plus. C'est tout à fait conforme à la ligne de pensée du gouvernement telle qu'elle s'exprime dans ce projet de loi, qui est appuyé, je pense, par la grande majorité des députés. Il reste que votre argument était valable.

**Le président:** Pouvons-nous maintenant entendre la ministre?

**Mme Martin:** Monsieur le président, je n'ai pas changé d'idée depuis mes deux dernières comparutions devant le Comité. Je pense que parler du pétrole et du gaz est élargir la portée du projet de loi, parce que c'est un domaine qui ne relève pas actuellement du ministère des Transports. Dans le projet de loi, nous avons pris les modes de transport qui appartiennent au ministère des Transports et nous avons, pour ces modes, séparé l'aspect réglementation de l'aspect enquête sur les accidents.

Ce domaine relève d'un organisme tout à fait différent. Il y a une loi qui s'applique spécifiquement à l'Office national de l'Énergie et à ses prérogatives. L'Office est en dehors des transports. Je pense que l'amendement étend la portée du projet de loi et n'est pas recevable pour cette raison. Je puis voir le bien-fondé des arguments de M. Tobin. Si vous vous souvenez bien—je ne sais pas si c'est la dernière fois ou la première fois que j'ai comparu—j'étais d'accord pour qu'on revoie la situation au moment d'examiner le fonctionnement du bureau. Cependant, un tel réaménagement entre l'Office national de l'Énergie et le ministère des Transports suppose une bonne préparation.



[Texte]

**The Chairman:** I must say, Madam Minister, the Chair is concerned. Mr. Tobin spoke a little too long. I think sometimes when you speak on amendments too long, you may not help the point you are trying to make. We started the debate on it, and the Chair is concerned about the procedural admissibility of this amendment. I throw this out, and I would like comment.

It was not what I heard earlier. I think it is sloppy draftsmanship, and this should have been changed in the House. I am really torn on this thing, because "commodity pipeline" is there, and "commodity pipeline" covers all the pipelines you would ever want in the world, except under this clause you have excluded a certain group of them under the energy board. That is the dilemma. But on the other side, the procedural acceptability—the minister mentioned the word—by including the National Energy Board, are you not going beyond the scope of the bill? I would like some comment on that.

**Mr. Tobin:** I would seek to give the chairman some advice on this.

**The Chairman:** I would like some. Certainly the advice I am getting here suggests that we are going beyond the scope of the bill, but frankly they could not answer some other questions.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, there are two points the chairman should consider. I frankly think she would secretly be delighted if this amendment were to succeed for philosophical reasons and reasons of philosophical purity. The minister would never admit this because she is a good minister in terms of her work on this bill. Anyway, she cannot comment on that. She has taken the position she has to take.

Mr. Chairman, the first point you should consider is the one you have just mentioned; "commodity pipeline" is there, and to say it is not within the scope of the bill. . .

**The Chairman:** This is what I said.

**Mr. Tobin:** The second point is this, Mr. Chairman, and this is very relevant. The minister made the point that we are interfering with another department—

• 0930

**The Chairman:** I do not care about that.

**Mr. Tobin:** Well, hold on. Hold on, Mr. Chairman. We are covering rigs in this bill. Rigs are currently regulated totally on both ends by the oil and gas administration act. This is the first time, Mr. Chairman, you will recall certainly, and all members will, in three or four bills we have finally gotten those rigs before the transport committee. We tried in 1952; we tried in 1975. We were not successful. The same kinds of arguments. I must applaud the government. The government has now finally taken those rigs, in terms of accident investigation, out of the oil and gas administration act. They are now included in this bill. And the notion that we cannot interfere in the

[Traduction]

**Le président:** Madame la ministre, la présidence a maintenant des remords. M. Tobin a parlé un peu trop longuement. Lorsqu'on parle trop, on nuit parfois à sa cause. Maintenant, la présidence commence à avoir des doutes sur la recevabilité de l'amendement. Et elle désire entendre les idées des députés à cet égard.

J'avais compris quelque chose d'autre plus tôt. Ce qui se trouve ici est mal rédigé et aurait dû être corrigé à la Chambre. Je suis vraiment dans une position difficile parce que le terme productoduc s'applique à beaucoup de choses, à presque toutes les pipelines qui peuvent exister, sauf qu'en vertu de cet article il y a quelques exceptions qui restent sous le contrôle de l'Office national de l'Énergie. Pis encore, la question de la recevabilité de l'amendement se pose—la ministre y a fait allusion. Est-ce que l'amendement ne dépasse pas la portée du projet de loi? J'aimerais savoir ce qu'en pense le Comité.

**M. Tobin:** Je puis essayer d'aider le président à cet égard.

**Le président:** Je vous en prie. Pour l'instant, les avis que je reçois sont que l'amendement dépasse la portée du projet de loi. Cependant, ils ne règlent pas pour autant le problème.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je pense que vous devriez vous attacher à deux points en particulier. La ministre, pour des raisons qui ont à voir avec ses idées politiques et la logique, sera sûrement ravie de voir l'amendement adopté. Évidemment, elle ne l'admettra pas parce qu'elle est une bonne ministre et qu'elle fait bien son travail. Elle ne peut pas l'admettre, c'est pourquoi elle a pris sa position de tout à l'heure.

Le premier argument que vous devez considérer, monsieur le président, c'est le fait que productoduc est déjà mentionné dans le projet de loi. Prétendre que l'amendement dépasse la portée du projet de loi. . .

**Le président:** Je viens de l'indiquer.

**M. Tobin:** Le deuxième argument est également très important. La ministre soutient que l'amendement fait intervenir un autre ministère. . .

**Le président:** Peu importe.

**M. Tobin:** Un instant. Un instant, monsieur le président. Les installations de forage sont touchées par ce projet de loi. Actuellement, ces installations sont visées par des dispositions de la Loi sur l'administration du gaz et du pétrole. Monsieur le président, comme vous et mes collègues vous en souvenez sans aucun doute, nous avons essayé à trois ou quatre reprises de faire étudier ces installations par le Comité des transports. Nous avons essayé en 1952 et en 1975. Nous n'avons pas réussi. On a invoqué les mêmes arguments. Je dois féliciter le gouvernement, qui a décidé que dans les cas d'enquête sur les accidents, ces installations de forage ne devaient plus

[Text]

work of another department has never stopped us before, and it has not stopped us today.

**The Chairman:** In effect this amendment certainly opens up pipelines under the energy board. Those are commodity pipelines. Mr. Malone said that it is up to the board under clause 8, when we pass it, to make policy, and whether we make other amendments further down the road, to specify that only in case of death or property damage of  $x$  million dollars or whatever. . . That can be done by the policy of the board or in the legislation.

But right now we are faced with the amendment. I must say that my disposition is to allow it, because I am confronted with the fact that "commodity pipeline" is right there in the definition.

**Mr. Belsher:** The only pipeline that is in the bill is a pipeline that is not under the energy act. We are talking about something less than two miles in length, on two different occasions. It is not covered there, so it is a case of taking the responsibility of covering something that is not covered by another act.

**Mr. Angus:** In response to Mr. Belsher, the existing agencies are under the responsibility of another act right now. That is how they operate. But in terms of a question of the financial side, which is one where we tend to run into difficulty, without a royal recommendation we cannot increase the cost to the Crown. All we are doing, in effect, is shifting costs from one department to another. It is up to those departments to work it out. It may be one body that comes over; it may be no bodies that come over.

**The Chairman:** I am not concerned about the royal recommendation on this one. You have people doing pipeline work now under the energy board. You have pipeline people under the railway. They are going to come into the new agency. You have those elements. The royal recommendation does not disturb the Chair. The only thing is the scope.

**Mr. Angus:** Then let us deal with it as if it is acceptable and leave it to those other folks in the other part of the building, when it comes back to report stage, to make a ruling, if they see that what we have done is inappropriate, assuming that we pass the amendment.

**The Chairman:** They certainly can do that, members. Sometimes when things are done in committee, as other members know, sometimes it is shot down when you get back in the report stage, when the table officers of the House look at it. And they might look at this very closely. This is one that does bother me.

**Mr. Tobin:** [Inaudible—Editor]. . . things are subsequently turned down.

[Translation]

relever de la Loi sur l'administration du gaz et du pétrole, mais plutôt de ce projet de loi. Comme cette décision le prouve, nous ne nous laissons pas arrêter par ceux qui soutiennent que nous ne pouvons nous mêler du travail d'un autre ministère.

**Le président:** Cet amendement touche les pipelines qui relèvent de l'Office de l'énergie. Il s'agit de «productoducs». M. Malone a dit que l'article 8, lorsqu'il sera adopté, permettra aux membres du bureau d'établir des politiques; ils peuvent également préciser que lorsqu'il y a décès ou dégâts matériels de «X» millions de dollars. . . on peut prévoir ces dispositions dans la loi ou laisser le bureau s'en occuper.

Nous devons maintenant étudier un amendement Je suis porté à l'accepter parce qu'après tout, on donne dans ce projet de loi une définition du terme «productoduc».

**M. Belsher:** La seule canalisation dont on parle dans le projet de loi ne relève pas de la Loi sur l'énergie. À deux des endroits où l'on parle de cette canalisation, il s'agit de quelque chose qui ne mesure pas tout à fait deux milles. Ce genre d'installation n'étant pas visée dans ce texte, il nous faut assumer cette responsabilité puisqu'aucune autre loi ne prévoit de mesures à cet égard.

**M. Angus:** Monsieur Belsher, les activités des agences en place sont autorisées par une autre loi. C'est la façon dont elles fonctionnent. Pour ce qui est des questions financières, et c'est habituellement ce qui nous crée des problèmes, nous ne pouvons prendre de mesures qui accroitraient les dépenses de l'État sans recommandation royale. De fait, nous nous contentons simplement de transférer ces coûts d'un ministère à un autre. C'est à ces organisations de s'y retrouver. Il y aura peut-être transfert d'employés, je ne le sais pas.

**Le président:** La recommandation royale ne m'intéresse pas. Actuellement, les activités de certaines personnes occupant de pipelines sont régies par l'Office de l'énergie. Dans d'autres cas, elles le sont par les sociétés ferroviaires. Dorénavant, les activités de ces travailleurs relèveront du nouvel organisme. C'est important. La recommandation royale dont vous parliez ne me préoccupe pas. Tout ce qui compte, c'est la portée des dispositions.

**M. Angus:** Agissons donc comme si cette proposition était admissible et laissons nos collègues trancher lorsque nous aurons fait rapport du projet de loi à la Chambre. S'ils pensent que ce que nous avons fait n'est pas approprié, si nous adoptons l'amendement, ils nous le diront.

**Le président:** Oui, nous pouvons procéder de cette façon. Comme vous le savez, parfois ce que vous avez fait en Comité est rejeté par les services du greffier lorsque votre rapport est déposé à la Chambre. Ils étudieront peut-être nos propositions de très près. Je dois avouer que cet amendement me préoccupe un peu.

**M. Tobin:** [Inaudible—Éditeur]. . . il arrive parfois que l'on rejette nos propositions.



[*Texte*]

**The Chairman:** Sometimes. But I really think this is one of those that could go either way.

The reason we are dealing with this bill is to remove conflict of interest and the perception of that in investigations. I predict, regardless of what happens to the amendment or what happens when it comes back to third reading, that in time, perhaps before we are dead and gone, pipelines, if we are unfortunate enough to have a bad accident, are going to come into some type of an investigation board in the multi-modal system. But I am going to accept the amendment.

Amendment agreed to

**The Chairman:** I declare the amendment carried and that the consequential amendments flow therefrom.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, throughout the bill, wherever it says "commodity pipeline" it should read "pipeline". Just in a rough sense I have taken a look at it, and I think that would be how—

• 0935

**The Chairman:** Well, this is what the draftspeople will have to do to interpret the amendment further on in the bill.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I just want it noted for the record that the minister fought a tough battle, but she was smiling at the outcome.

**Mrs. Martin:** Mr. Chairman, I think you will find that when you go to make your amendments on this, you are going to be rewriting the whole bill. You have opened up an entirely new area, and I do not think it is going to be as easy as you think it is going to be. I really do not.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** That is our problem.

**The Chairman:** It may be.

**Mme Duplessis:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Après l'intervention que j'ai faite, au plan du français la traduction apparaît à la page 3, et il s'agissait du même amendement dont je parlais. En anglais cela apparaissait sur la page 2, tout de suite au début. Cela nous complique la vie quand on n'a pas les amendements en français, parce qu'on ne peut pas se retrouver dans le document. Ce n'est pas exactement à la même place.

**Mr. Pronovost (Saint-Maurice):** On the same point of order, Mr. Chairman, Mrs. Duplessis is right. For this amendment it was not as complicated, but for the others, Mr. Angus and Mr. Tobin, the problem we have is that in English when you are making reference to an amendment and you are saying lines 10 to 11... Now we are getting to the French version, saying lines 10 to 11, you are talking about the amendment, and we are trying to get the right amendment in French. During that time you are debating. Everyone is debating but we on the French side are trying to get to where exactly it is on what page; we

[*Traduction*]

**Le président:** C'est vrai. À mon avis, cette proposition a une chance sur deux d'être acceptée.

Ce projet de loi vise à faire disparaître toute possibilité de conflit d'intérêt lors des enquêtes. Peu importe si cet amendement est maintenu, et peu importe la réaction de la Chambre lors de la troisième lecture; je crois qu'éventuellement, s'il y a un grave accident, peut-être même de notre vivant, les pipelines relèveront d'un bureau d'enquête conçu sur le système multimodal. J'accepterai cependant l'amendement proposé.

L'amendement est adopté

**Le président:** L'amendement est adopté, et tous les amendements corrélatifs seront apportés.

**M. Angus:** Monsieur le président, je crois que partout où l'on trouve le terme «productoduc» dans le projet de loi, il aurait dû être remplacé par «pipeline». J'ai bien pensé à la question, et je crois que c'est la façon dont. . .

**Le président:** Les rédacteurs devront le faire lorsqu'ils tiendront compte de l'amendement plus loin.

**M. Tobin:** Monsieur le président, aux fins du compte rendu, j'aimerais signaler que la ministre a dû lutter farouchement, mais qu'elle était bien heureuse des résultats.

**Mme Martin:** Monsieur le président, je crois que vous constaterez que lorsque vous voulez apporter vos modifications, vous devez refaire tout le projet de loi. Vous proposez quelque chose de complètement nouveau, et je ne crois pas que cela sera aussi simple que vous semblez le croire.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Cela, c'est notre problème.

**Le président:** Peut-être.

**Mrs. Duplessis:** On a point of order, Mr. Chairman. I made an intervention earlier only to find out that the amendment I was talking about is in French on page 3. In English, this amendment was on page 2, just after the beginning. It makes things very complicated for us when we cannot have the amendments in French because we do not know exactly where we are in the text. In this case, it is not exactly at the same place.

**M. Pronovost (Saint-Maurice):** Dans la même veine, monsieur le président, je dois dire que M<sup>me</sup> Duplessis a raison. Pour cet amendement, ce n'était peut-être pas très difficile, cependant, pour ce qui est des amendements à venir, MM. Angus et Tobin, le problème est que lorsque vous parlez d'un amendement et que vous dites qu'il vise les lignes 10 à 11 en anglais... Nous regardons alors la version française, les lignes 10 et 11 sont supposément visées par votre amendement. Cependant, nous ne savons pas si nous regardons la bonne chose. Pendant ce temps-là, vous, vous discutez de l'amendement proposé. Tout le

*[Text]*

find it is not on the right page, it is not on the right lines. During all that time, Mr. Chairman, you were arguing about those facts, we were unable really to argue about it because we were trying to find out what exactly the concern was. Therefore, during all that time and after having had a vote, nobody here on that side made a point because it was not clear to us. We were checking on the wrong page.

I have to deplore... To be very frank, since the committee has been created we have been accepting that things happen in English and nobody has said anything about it. But at least for amendments I think at the minimum we should have been brought the two versions.

**The Chairman:** Mr. Pronovost, I understand the point, but let us try to explain. No one is trying to do anything here that has not been done before in this Parliament and has been done for years. I understand the problem, although I could not at first understand what Mrs. Duplessis was getting at. The amendment is listed in English alphabetically and then French alphabetically, so your French phrase—it is on page three—does not begin with “C”, it begins with “P”, I think. That is why it came on page three.

What you are saying, Mr. Pronovost, in terms of the committee—it is in both languages and frankly, with respect, I do not think you can point to what the committee has done in one language or another. What a member does—and this is the problem you are going to run into. Whether or not Mr. Angus filed his amendments two weeks ago in both languages, today he can write out an amendment in English or in French, and we have to deal with it. That, however, is a member. You as a member can work totally in French and then we the English have to adopt it; that is a difference between the member and the committee. The committee does work in both languages.

Quite frankly, the issue here was one of the clear ones which the minister addressed. It may cause problems in draftmanship later on, but the issue was what we knew the evidence was on. Do you open up the National Energy Board to the board?

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, on a point of order.

**Mr. Angus:** On a point of order, seeing as how I am the author of the English language version, let me first apologize to my colleagues whose working language is French. We just did not have the time to do the translation. We barely got the amendments done. However, I think the point is well taken and from now on when I am moving my amendments, instead of just doing the technical move, I will say I am dealing with the definition of “commodity pipeline occurrence”. That will give members a chance to locate that definition in the

*[Translation]*

monde en discute, mais nous, les francophones, essayons de trouver exactement où il se trouve. Ce n'est probablement pas la bonne page ou même les bonnes lignes. Pendant tout ce temps, monsieur le président, vous discutez du bien-fondé de l'amendement, et nous ne pouvons pas le faire parce que nous essayons simplement de trouver le passage visé. Donc, vous avez discuté, et on a mis la question aux voix, mais personne, aucun francophone n'a pu prendre la parole parce qu'on ne sait pas vraiment de quoi on parlait. Nous vérifions le mauvais passage ou la mauvaise page.

Je regrette amèrement... Pour être honnête, depuis la création du Comité, nous avons accepté que les choses se déroulent en anglais. Personne n'a rien dit. Mais je crois que le moins qu'on puisse faire, c'est de nous fournir les amendements dans les deux langues officielles.

**Le président:** Monsieur Pronovost, je comprends votre point de vue, mais permettez-moi d'expliquer la situation. Ce n'est rien de nouveau, ces choses se sont produites auparavant pendant cette législature et même pendant les années précédentes. Je suis conscient du problème même si je ne comprenais pas tout à fait où voulait en venir M<sup>me</sup> Duplessis. Les amendements sont présentés en anglais et en français en ordre alphabétique; ainsi, le texte français—figure à la page 3—ne commence pas par la lettre «C», mais bien par la lettre «P», si je ne me trompe. C'est pourquoi il figure à la page 3.

Monsieur Pronovost, ce que vous dites du Comité—les choses se déroulent dans les deux langues officielles, je ne crois vraiment pas que vous puissiez nous accuser d'utiliser une langue plus que l'autre. Ce qu'un député fait—voici le problème: peu importe si M. Angus a déposé ses amendements il y a deux semaines dans les deux langues officielles; s'il le désire, aujourd'hui, il peut rédiger son amendement en anglais ou en français, et nous devons l'accepter. Voici ce que peut faire un député. Ainsi, à titre de député, vous pouvez travailler exclusivement en français, et nous, les anglophones, devons accepter votre amendement; c'est là la différence entre la situation d'un député et celle d'un comité. Le Comité doit travailler dans les deux langues officielles.

Pour être honnête, la question fondamentale a bien été cernée par la ministre. Il y aura peut-être des problèmes de rédaction plus tard, mais nous connaissons bien la question. L'Office national de l'énergie aura-t-il des comptes à rendre à ce nouveau bureau?

**M. Tobin:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**M. Angus:** Puisque je suis l'auteur des amendements en anglais, j'aimerais tout d'abord m'excuser auprès de mes collègues dont la langue de travail est le français. Nous n'avons simplement pas eu le temps de faire traduire ces amendements. Nous avons à peine eu le temps de les rédiger en anglais. Cependant, je comprends bien leur problème, et dorénavant, lorsque je proposerai mes amendements, au lieu de lire simplement le texte, je dirai par exemple: il s'agit de la définition de «accident de productoduc». Les députés pourront ainsi retrouver cette



## [Texte]

French column and then we can go from there. At least we can try it that way. Quite frankly, if it were reversed, I would not know what was going on because I would not be able to find it in French.

• 0940

**Mr. Pronovost:** If I may continue on that, it is not a battle of French against English. I want you to be sure that is not what I mean. It is only a matter of working here. That is the only thing I want to bring up. During general discussion, I understand that there is... on both sides, but on that specific thing we have to take votes. That is the only point I want to bring before you.

**The Chairman:** I like that better than what you said before.

**Mr. Pronovost:** Maybe what I said in English before was not well formulated, but—

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, on the point of order—

**Mrs. Venne (Saint-Hubert):** I want to speak on that point of order too.

Monsieur le président, pour l'instant, ce n'était pas tellement difficile de comprendre, évidemment, ce dont on parlait. Mais quand on arrivera à la phase suivante, vous allez voir à la prochaine page, quand on demande d'ajouter tout un... il y a quatre paragraphes, et on n'a même pas la traduction. Donc, il va falloir faire la traduction soi-même pour savoir où l'ajouter.

**The Chairman:** I think the point was well made. I am glad it was made early. Madam Venne, I think you will be happy when we come to the next amendment. We will not have to worry about some of those things because some of these amendments are out of order.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, to this point of order, which I think is a very important point of order, the fact of the matter is that you are right that, if we draft an amendment as we go either in French or in English, we deal with it as it is drafted. But there is no question that both Mr. Angus and the NDP and I and my colleagues in the Liberal Party have an obligation to bring amendments before this committee in two languages. That is a fundamental obligation we accept in working in Parliament, which is bilingual.

Mr. Chairman, although perhaps not early enough, we do have our amendments translated. I understand they are in the clerk's office or your office or somewhere. They are not here. I do not know why they are not here, but we did translate them.

I understand Mr. Angus's difficulty, and I do not complain about it because it has happened to me, too. But quite frankly, I thought we were working with a package

## [Traduction]

définition dans le texte français. Nous pourrions alors poursuivre. Nous pouvons essayer de procéder de cette façon. Pour être honnête, si la situation contraire se produisait, je ne saurais que faire parce que je ne pourrais pas trouver le texte en français.

**M. Pronovost:** Dans la même veine, monsieur le président, j'aimerais signaler qu'il ne s'agit pas d'une lutte entre le français et l'anglais. Je tiens à vous assurer que ce n'est pas ce que je veux dire. C'est simplement une question de la façon dont nous travaillons. C'est tout ce qui m'intéresse. Lors de la discussion générale, je comprends ce que l'on fait... mais il faut quand même mettre ces amendements aux voix. C'est ce qui me tracasse, et je voulais vous le dire.

**Le président:** Je préfère ce commentaire à celui que vous avez fait auparavant.

**M. Pronovost:** Peut-être que ce que j'ai dit en anglais plus tôt n'était pas bien exprimé, mais...

**M. Tobin:** Monsieur le président, dans la même veine...

**Mme Venne (Saint-Hubert):** J'aimerais dire quelques mots sur cette intervention.

Mr. Chairman, up to now it was not too difficult to understand what we were talking about. But when we get to the next stage, you will see on the next page, that one requests the inclusion of a whole new... there are four paragraphs, and we do not even have the translation. So we will have to do the translation ourselves to know exactly where this amendment will fit.

**Le président:** Je crois qu'on a expliqué la situation. Je suis heureux qu'on l'ait fait au début de l'étude article par article. Madame Venne, je crois que le prochain amendement vous plaira. Nous n'aurons pas besoin de nous préoccuper de l'absence de traduction puisque certains de ces amendements sont irrecevables.

**M. Tobin:** Monsieur le président, toujours sur la même question, je crois qu'il s'agit d'une intervention très importante; de fait vous avez raison, si nous rédigeons un amendement nous pouvons le faire en anglais ou en français. Il sera accepté dans la langue dans laquelle il est rédigé. Cependant, M. Angus et les Néo-démocrates ainsi que moi et mes collègues du Parti libéral avons certaines obligations, soit celles de déposer nos amendements dans les deux langues officielles. C'est une obligation fondamentale que nous acceptons en travaillant dans ce parlement, qui est bilingue.

Monsieur le président, même si nous ne le faisons pas toujours assez tôt, nous faisons traduire nos amendements. Je crois qu'ils sont au bureau du greffier ou au vôtre. Ils ne sont pas ici. Je ne sais pas pourquoi ils ne sont pas ici puisque nous les avons fait traduire.

Je comprends les problèmes qu'éprouve M. Angus et je ne m'en plains pas parce que cela m'est arrivé à moi aussi. Pour être honnête, je pensais qu'on travaillait avec

## [Text]

until I looked at it just now. Other than the government amendments, they are not in two languages, and I would find it very difficult to argue that we have to proceed when members do not have the amendments in two languages. If they are willing to proceed, that is fine. If they are not willing to proceed, I would not argue. There should be both languages here.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, also on the same point, we submitted these to the clerk—I believe it was yesterday—and we were told the translation would be prepared even as early as 3.30 p.m. yesterday. So as for where it is in the bureaucracy right now, it may be forthcoming if we could pause. How long would it take to get them down here, 10 minutes?

**The Chairman:** Colleagues, if it is the wish of the committee. . . You raised the point and I can appreciate the difficulty, but we are not going to sit around here waiting. Translation, Mr. Keyes, is always—

**Mr. Keyes:** No, Mr. Chairman, it is already done and sitting in the office. If it takes only 10 minutes to get here—

**The Chairman:** It is not sitting in the office; it is still being worked on. So for the benefit of members I would certainly be happy, so there is no misunderstanding, to adjourn the committee and wait until the amendments—

**Some hon. members:** No, no.

**The Chairman:** —are translated, and that will take perhaps a week. If you go through the clerk's system, it takes about a week to get something translated.

**Mr. Pronovost:** On the same point of order, Mr. Chairman, the purpose of what I said here was not to adjourn the committee. I understand Mr. Tobin's point of view on that matter. I want to continue today. I do not know about the other members here, but personally I want to continue what we are doing now.

But at least for amendments, even if there is no legal obligation about that, in order to have this committee work better, let us talk about the near future. For the next hearing we should have this minimum. Even if there is no obligation to put amendments in both language, Mr. Chairman, for the purpose of working well I think we should have such a thing in the near future.

• 0945

That is why, Mr. Chairman, to be frank with you, on the last clause I do not think we are really ready to vote for that reason. A vote has been taken here and I am not sure that all the members of the committee were ready to vote on clause 2. That is why I made this point of order and that is why I am not so sure that some members here were really ready, because of that mixed situation.

## [Translation]

toute une trousse d'amendements. Je me suis rendu compte que ce n'était pas le cas il y a quelques instants lorsque j'ai lu le document. Seuls les amendements du gouvernement sont dans les deux langues officielles; je ne pourrais pas vraiment insister que l'on poursuive cette étude si les députés n'ont pas accès aux amendements dans les deux langues officielles. Si les députés veulent poursuivre l'étude, nous le ferons. S'ils ne le veulent pas, je ne m'y opposerai pas. Ces textes devraient être dans les deux langues officielles.

**M. Keyes:** Monsieur le président, dans la même veine, nous avons présenté les amendements au greffier—je crois que c'était hier—et on nous a dit que la version française devrait être prête à 15 h 30 hier. Je ne sais pas qui a ces textes, mais on peut peut-être prendre une pause et voir ce qui se passe. Combien nous faudra-t-il de temps pour les obtenir, dix minutes?

**Le président:** Chers collègues, si le Comité le désire. . . je comprends les problèmes, mais nous n'allons certainement pas rester ici à ne rien faire. Monsieur Keyes, la traduction est toujours. . .

**M. Keyes:** Non, monsieur le président, la traduction a été faite. Le texte est quelque part. S'il faut simplement dix minutes pour l'obtenir. . .

**Le président:** Cette traduction n'est pas au bureau; elle n'est pas encore terminée. Si vous le désirez, je peux lever la séance et attendre que les amendements. . .

**Des voix:** Non, non.

**Le président:** . . . soient traduits. Il faudrait peut-être une semaine. Si vous remettez des documents au greffier, il faut environ une semaine pour obtenir une traduction.

**M. Pronovost:** Monsieur le président, je n'avais pas proposé qu'on lève la séance. Je comprends l'opinion de M. Tobin à cet égard. Je veux continuer à travailler là-dessus aujourd'hui. Je ne sais pas ce qu'en pensent les autres députés, mais je dois avouer que j'aimerais qu'on poursuive nos travaux.

Cependant, pour ce qui est des amendements, même si nous ne sommes pas tenus de le faire, si cela facilite les travaux du comité, nous pouvons envisager une nouvelle façon de procéder à l'avenir. Par exemple, je crois que le moins qu'on puisse faire, même si nous n'y sommes tenus, c'est de présenter les amendements dans les deux langues officielles. Monsieur le président, je crois qu'il faut le faire si cela nous permet de mieux travailler.

C'est pourquoi, monsieur le président, je dois avouer que je ne crois pas que nous soyons prêts à mettre la dernière disposition aux voix. Je ne crois pas que tous les membres du Comité soient prêts à mettre l'article 2 aux voix. C'est pourquoi j'ai invoqué le Règlement, car je ne crois pas que compte tenu des circonstances tous les députés soient prêts à voter.



[Texte]

I would like, Mr. Chairman, to ask you to reconsider the last vote we have just taken. Some members on that side were not sure of all the implications of what happened. During the debate, you were all participating. I was not able to talk about this. You called the vote. I understand that. During the time we were debating the question—maybe for you, Mr. Chairman, it was really clear, but for me it was not clear—I was trying to find all my papers. This is why I am now asking you and this committee to take into regard what I have said and to reconsider this specific vote so that all things may be clear for us here.

**The Chairman:** Mr. Pronovost, I have two thoughts. Just looking at the vote, which was seven to four, I must say I think the seven who voted for the amendment were not looking at trying to find the French translation, as I remember. In that sense, I think those who voted for the amendment, which carried, knew. I think the others were looking and trying to. . . I think you were one who voted negative.

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, the problem is that we were unable to make our point in order to convince them, not voting against the amendment.

**The Chairman:** That is a good point.

**Mr. Pronovost:** That is why I considered that this vote is not really as valid as it should be normally.

**The Chairman:** Just to clarify it, the only other point I can make—and I think it would be healthy if we did it so that there is no misunderstanding—is that it could only be done if it was done unanimously. Otherwise we would go into complete chaos. We cannot return and revote unless the committee right now unanimously decides to reopen the amendment.

To be fair to everybody so that Mr. Pronovost and others could use their eloquence to convince members who voted another way, I would give him an opportunity to do that. You are quite right, you did not really speak on the amendment; you were searching for the translation. I do not see what would be wrong because we are talking about something very serious. I do not think there should be any misunderstanding arising because this thing was passed without members knowing what they were doing. The Chair would certainly be prepared to reopen it, if it is unanimous.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I accept all of the points you have made totally. I would simply make the observation that if we do so for a five-word, rather straightforward amendment, compared with the one on the next page, which was carried not by a close majority but by a substantial majority, and if it should be reversed at this time for all of the—

**The Chairman:** Why do you say reversed? I suggest we open it up and just debate it again.

[Traduction]

Monsieur le président, pouvons-nous revenir sur le dernier vote. Certains députés de l'autre côté de la salle n'étaient pas tout à fait conscients de la situation. Vous avez tous participé à la discussion, mais je n'ai pas pu le faire. Vous avez mis la motion aux voix, je comprends. Lorsque l'on a discuté de la question—qui est peut-être bien claire à vos yeux—j'essayais de trouver mes documents. C'est pourquoi je vous demande, à vous et au Comité de tenir compte de ce que j'ai dit et de revenir sur la question qui a déjà été mise aux voix. De cette façon tout le monde comprendrait bien.

**Le président:** Monsieur Pronovost, si j'étudie le résultat du vote, sept contre quatre, je dois dire que les sept qui ont voté en faveur de l'amendement ne cherchaient certainement pas la version française. Ainsi, ceux qui ont voté en faveur de l'amendement, qui d'ailleurs a été adopté, savaient bien de quoi on parlait. Je crois que les autres feuilletaient le document et essayaient de. . . Je crois que vous êtes un de ceux qui ont voté contre cet amendement.

**M. Pronovost:** Monsieur le président, le fait est que nous avons pas pu participer à la discussion et convaincre les autres députés.

**Le président:** C'est vrai.

**M. Pronovost:** C'est pourquoi je crois que ce vote n'est pas vraiment admissible.

**Le président:** On ne pourrait procéder de cette façon—je crois d'ailleurs que ce serait une bonne idée pour éviter tout malentendu—que s'il y avait consentement unanime. Sinon, tout ira à la débâcle. Nous ne pouvons pas revenir sur le vote, remettre cet article aux voix, à moins que le Comité ne décide immédiatement à l'unanimité de le faire.

Je suis disposé à le faire, pour être juste envers tous, et pour permettre à M. Pronovost et aux autres de défendre avec éloquence leur position, et convaincre ceux qui ont voté contre la motion. Vous avez raison de dire que vous n'avez pas discuté de l'amendement. Vous cherchiez la traduction. Puisqu'il s'agit d'une question très importante, nous pourrions revenir sur ce vote. Je ne crois pas vraiment que cela crée de problème parce que cette motion a été adoptée, alors que certains députés ne savaient pas vraiment ce qui se passait. À titre de président, je serais disposé, s'il y a unanimité, à revenir sur ce vote.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je suis parfaitement d'accord avec tout ce que vous avez dit. Cependant, si nous procédons de cette façon pour un amendement assez simple, quelques mots, que fera-t-on pour celui qui vient à la page suivante, un amendement qui a été adopté par une forte majorité. Si cette décision est cassée. . .

**Le président:** Pourquoi dites-vous cela? Je propose simplement que l'on revienne sur la discussion.

## [Text]

**Mr. Tobin:** That is fine, but if we accept that it ought to be redebated by unanimous consent, for all of the legitimate reasons you raise, then I think those reasons would indicate that it would be almost impossible to proceed to the next amendment and to all of the other amendments without the second language.

Mr. Pronovost, you have said—and it is a very good gesture on your part and perhaps an overly generous gesture on your part—that you want to continue the work of the committee today. You want to make a point for work in the near future, but for today you are willing to proceed.

Having said that, if we go back and redebate this particular amendment for the quite legitimate reasons you have raised, I do not know how you could argue in the next breath that you are willing to proceed, turn the page with the next amendment and go through all the other package of amendments, without the second language being available.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, we are in some serious difficulty. We quite frankly have a bilingual country and a bilingual Parliament and a bilingual committee. The members whose first language is French have a case that is quite legitimate. I am not even sure what the right word is, but I am saddened a little bit that Mr. Pronovost would spend so much time speaking to us in English when it ought to be his full privilege and right to give his explanation to us in whichever language he might choose. I think it is only appropriate.

• 0950

I voted a certain way. The minister may shackle me later, but I did that because I believed that. I will listen very intently to the persuasion, but I am pretty convinced, so it will have to be very persuasive. We must move forward in this committee in the full spirit of both languages.

Having said that, I would be in favour that we allow that opportunity. Then comes the next point. We are in an awful mess here, because they should be translated. But because of the willingness I sense here, we may well be able to go forward. This is directed mostly at you, Mr. Chairman. We have been moving with due haste here. I think we have to move forward from this point on, making sure there is absolute clarity, and moving slower through clause-by-clause, because there is no race to get it done. There is a race to get it done right.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, speaking to that very direct point, I want to state this for the record. It all boils down to the fact that in what I perceive to be, and legitimately I think, some haste with which to proceed with this bill, some things are slipping.

## [Translation]

**M. Tobin:** Très bien, mais si nous acceptons de reprendre la discussion par décision unanime et pour toutes les très bonnes raisons que vous nous avez données, il nous sera pratiquement impossible de poursuivre et d'étudier le prochain amendement et tous les autres amendements à moins d'avoir le texte dans les deux langues officielles.

Monsieur Pronovost, vous avez dit—et c'était très généreux, peut-être même trop—que vous voulez que l'on poursuivre nos travaux. Vous êtes disposé à accepter cette situation aujourd'hui, mais vous voulez vraiment que l'on améliore les choses à l'avenir.

Si nous reprenons la discussion de cet amendement pour les très bonnes raisons que vous avez expliquées, vous ne pouvez pas soutenir que vous êtes disposé à poursuivre l'étude du projet de loi puisqu'il n'existe pas de version française à ces amendements.

**M. Malone:** Monsieur le président, c'est un grave problème. Nous vivons dans un pays bilingue, nous avons un parlement bilingue et un comité bilingue. Les députés dont leur langue maternelle est le français ont raison de se plaindre. Je ne sais pas vraiment comment décrire mes sentiments. Je regrette un peu que M. Pronovost nous parle si souvent en anglais, alors que c'est son privilège et son droit de s'expliquer dans la langue de son choix. Je crois que c'est approprié.

J'ai voté comme je l'entendais. La ministre me le reprochera peut-être plus tard, mais j'ai fait ce que je pensais devoir faire. J'écouterai de façon fort attentive les arguments qu'on me présentera, mais il devront être fort convaincants pour me faire changer d'idée. Notre comité, dans ses travaux, doit tenir compte du fait que nous sommes un pays bilingue.

Ceci, je suis disposé à revenir sur ce vote. Mais que faire? C'est une vraie pagaille! Et ces amendements devraient être traduits. Cependant, puisque les gens semblent disposés à le faire, nous pourrions poursuivre. Mes commentaires s'adressent principalement à vous, monsieur le président. Nous avons procédé assez rapidement. Je crois que nous devons poursuivre et nous assurer que tout le monde comprend bien. Peut-être faudra-t-il ralentir un peu l'étude article par article. Ce n'est pas une course. Nous devons simplement nous assurer que nous faisons bien notre travail.

**M. Keyes:** Monsieur le président, dans la même veine, j'aimerais résumer, aux fins du compte rendu, le problème auquel nous sommes confrontés. Je crois, avec raison d'ailleurs, que nous procédons un peu trop rapidement avec ce projet de loi et que nous oublions certains aspects très importants.



[Texte]

This week we had witnesses before us, and then we went into clause-by-clause. Knowing the bureaucracy the way we do, how can you translate it if you have witnesses one day and you want to go clause-by-clause the next day? You know for sure you are not going to get translation by the next day. In our haste we have let things slip, and I just want to point out for the record, sir, that this is our first mistake, not just this translation, but our haste.

**The Chairman:** We will conclude this pretty quickly. I will hear Madam Duplessis, and whoever else, because quite frankly in view of the comments of the members I feel this committee should stand adjourned. I think for the goodwill of this committee we should go back—

**Mrs. Duplessis:** No, no. Give me the chance, Mr. Chairman.

**The Chairman:** —and revote clause 2, so that we can get that out of the way, and then adjourn this committee and do the amendments. I do not want any members fearing this has been done hastily, or that we are catching people by surprise or ambush or anything. I am the chairman, and I do not want any suggestion of that, but that is certainly what I am hearing. Frankly, what difference does a week make? I hear now they will be ready by Tuesday.

**Mme Duplessis:** Je vais être très brève, monsieur le président. . .

**The Chairman:** No, no, we are going to run into this again. The thing has been laid on the table, and I am certainly not going to be the chairman of a committee where there is any slight suggestion of this.

We can see what happened on a simple clause that is very important. It will become more complicated as we get into this package, although we are going to rule the next thing out of order because it is way beyond the scope of the bill, and things like that. There is no sense repeating this. I think the simple thing to do is to adjourn this. I want to be fair to all colleagues. That vote was seven to four. It was very important. I think we should have the unanimity of the committee to go back and still adjourn so members can reflect on it.

I am not saying that because I know Mr. Malone's position on this clause. I think I know the position of some other members on the clause. Between the adjournment and the next meeting we can have the vote again so that it will be clear, and no confusion. It would make me feel much better.

Now, Madam Duplessis, what is your point?

**Mrs. Duplessis:** I will be brief. I want you to understand. I do not want to return on clause 2. We have

[Traduction]

Cette semaine nous avons accueilli des témoins. Puis nous avons entamé l'étude article par article. Nous connaissons tous assez bien comment fonctionne la bureaucratie; comment pouvez-vous traduire un texte si vous avez des témoins une journée et que vous procédez à l'étude article par article le lendemain? Vous savez pertinemment qu'il sera impossible d'avoir la traduction pour le lendemain. Dans notre hâte, nous avons omis certaines choses; et je veux simplement signaler aux fins du contre-rendu, monsieur le président, que l'erreur, ce n'est pas le problème de traduction, mais notre hâte.

**Le président:** Je mettrai fin à cette discussion assez rapidement. Je laisserai M<sup>me</sup> Duplessis dire quelques mots, et quiconque veut intervenir, parce compte tenu des commentaires présentés par les députés je crois qu'il faudrait ajourner la séance. Je crois qu'il est dans l'intérêt du Comité de revenir. . .

**Mme Duplessis:** Non, non. Laissez-moi dire ce que j'en pense, monsieur le président.

**Le président:** . . . et remettre l'article 2 aux voix. De cette façon, ce problème sera réglé. Nous pourrions lever la séance et revenir plus tard aux amendements. Je ne veux pas que les députés disent qu'on travaille trop hâtivement ou qu'on prend les gens au dépourvu. Je suis président et je ne veux pas qu'on m'en accuse; cependant, c'est ce qu'on semble dire. Pour être honnête, un semaine de plus changera très peu de choses. On me dit que ces amendements seront prêts mardi.

**Mme Duplessis:** I won't be long Mr. Chairman.

**Le président:** Non, non, on ne va pas tout de même pas ressasser cette histoire. On a expliqué le problème, et je ne veux pas être président d'un comité où l'on semble dire qu'on fait les choses à la va-vite.

Il suffit de voir ce qui s'est produit pour une disposition fort importante. Les choses se compliqueront, et même si l'on décide que le prochain amendement est irrecevable parce qu'il dépasse la portée du projet de loi, il y aura quand même des problèmes. Rien ne sert de répéter cette discussion à chaque fois. La meilleure façon de procéder serait de lever la séance. Je vais être juste envers tous mes collègues. Le vote était quatre contre sept. C'est quand même assez important. Je crois que le Comité devrait accepter à l'unanimité de se pencher à nouveau sur cette disposition; nous pourrions lever la séance pour permettre aux députés de bien y penser.

Je ne dis pas cela simplement parce que je connais déjà l'opinion de M. Malone sur cette disposition. Je crois d'ailleurs que je suis au courant de l'opinion d'autres députés. D'ici la prochaine réunion, nous pourrions mettre de nouveau cette question aux voix, et tout le monde saura bien à quoi s'en tenir. Je crois que je préférerais cela.

Madame Duplessis, que puis-je faire pour vous?

**Mme Duplessis:** Je serai brève. Je veux que vous me compreniez bien. Je ne veux pas qu'on revienne à l'article

[Text]

the documentation, and all those speak English perfectly, and they do not need French copy.

**The Chairman:** They understand it.

**Mrs. Duplessis:** The only thing I ask

c'est où ça correspond en français, et à quelle place je peux retrouver en français l'amendement que l'on propose.

Just that—at what page and what line this will be put, to be able to know where. That is the only thing I want.

• 0955

**M. Pronovost:** Monsieur le président, quand M. Malone a parlé, c'est ce que justement je voulais ajouter. Je pense que pour la bonne marche de l'étude de ce projet de loi nous pourrions aujourd'hui, à chaque fois qu'un amendement est apporté, s'il n'est que dans une langue, nous dire au départ à quelle ligne correspond la traduction française. Et si vous faites ça, je pense qu'on serait capable, monsieur le président, de délibérer aujourd'hui.

**The Chairman:** There is a simple way we can do that, Mr. Pronovost, and I think we should do it.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I signalled to you when you said you are going to adjourn after we dispose of clause 2. I am hearing a spirit here that you are saying the next one is complicated and you are going to rule it out of order; that is the hint I get. Perhaps, rather than just adjourning, you would go to the clauses you are going to rule out of order. Mr. Pronovost says now that there is agreement amongst the committee. We have other clauses. We can do anything we want in this committee, by unanimous consent. We can go to the simple clauses, to ones that have very brief, simple explanations and work on those, and go to the more complicated and longer clauses at a time when—

**The Chairman:** I appreciate your thoughts.

**Mr. Malone:** It is important that we proceed today.

**The Chairman:** It is important to proceed, but in the proper manner, and I can tell you that if we thought it was confusing on this clause of five words then it is going to become increasingly confusing. You can start hopping around like on a ouija-board on the bill, even if there are simple clauses on page 14 and a simple clause on page 32. That will get total confusion, and I am going to hear Madam Venne, because I am going to gavel this committee adjourned until Tuesday. I understand that the Liberal amendments are on the way, and certainly the other amendments we will be able to have *en français*. You will have them in proper form, and then I will feel much more comfortable, and, quite frankly, I think all members will feel more comfortable. I do not know what the minister's timetable is, and I would like to before we do. . .

[Translation]

2. Nous avons les documents, et tous ceux qui parlent bien anglais, n'ont pas besoin de lire la version française.

**Le président:** Ils comprennent.

**Mme Duplessis:** Je demande simplement que. . .

The question is: where is it in French, and where can I find the proposed amendment in French?

C'est simple—je veux qu'on me donne la page et la ligne où l'on insérera cet amendement. C'est tout ce je veux.

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, I wanted to make exactly the same point Mr. Malone made. I think that to facilitate the study of this bill we could today, every time an amendment is suggested, if it is only available in one language, say at the beginning where in the French text it is to be found. If you do it this way, I think we will be able, Mr. Chairman, to discuss this bill today.

**Le président:** Monsieur Pronovost, il est assez facile de procéder de cette façon, et je crois que nous devrions le faire.

**M. Malone:** Monsieur le président, j'ai levé la main lorsque vous avez proposé de lever la séance après qu'on ait voté à nouveau sur l'article 2. Si j'ai bien compris, vous dites que le prochain amendement est très compliqué et que vous le jugez irrecevable. Au lieu de simplement lever la séance, vous pourriez passer aux amendements que vous jugez recevables. M. Pronovost dit que tous les députés s'entendent là-dessus. Nous avons d'autres dispositions. Nous pouvons faire ce que nous voulons, s'il y a unanimité. Nous pouvons étudier les dispositions simples, celles qui ont des explications très simples. Puis on pourra passer aux dispositions plus longues et plus compliquées lorsque. . .

**Le président:** Je vois ce que vous voulez dire.

**M. Malone:** Il importe d'accomplir quelque chose aujourd'hui.

**Le président:** C'est vrai, mais il faut quand même procéder de façon appropriée. Si vous pensez que les choses étaient compliquées lorsqu'on discutait d'une disposition qui ne comptait que quelques mots, les choses se compliqueront encore beaucoup plus. Vous pouvez fonctionner comme si vous utilisiez un ouija pour lire le projet de loi, s'il y a des dispositions assez simples à la page 14 et à la page 32. On ne saura vraiment plus où donner de la tête. La dernière intervenante sera M<sup>me</sup> Venne. Je lèverai ensuite la séance jusqu'à mardi prochain. On m'a dit que les amendements proposés par le Parti libéral étaient presque prêts; les autres amendements devront donc être présentés en français. À ce moment-là, nous aurons tous les textes dans les deux langues officielles et pour être honnête, je me sentirai beaucoup mieux. Je crois qu'il en va de même pour tous



[Texte]

**Mme Venne:** Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire qu'il faut ajourner parce que nous n'avons pas la version française, et en plus je voudrais dire que nous avons déjà eu des erreurs en français, que la traduction n'avait pas exactement le même sens qu'en anglais. Comment cela va-t-il être traduit en français après? Je ne le sais même pas. Alors, je demande moi aussi l'ajournement.

**The Chairman:** Madam Minister, where are you on Tuesday?

**Mrs. Martin:** I am just trying to get my schedule so I can see.

**The Chairman:** Remember, colleagues, that we were having the Minister of Transport on estimates on Tuesday afternoon. We perhaps still should keep that, because I do not know his timetable and he has been set.

**Mr. Tobin:** Let us keep that and go on to the next day.

**The Chairman:** If you are not available for Tuesday, could you be here Thursday or—

**Mrs. Martin:** I do not think I am in town from Wednesday on next week, but just let me check.

**The Chairman:** Are you here Monday? Oh, I am not here Monday, I do not think, if Maz goes into my riding. He might not be going. What about Monday night?

**Mr. Benjamin:** Monday afternoon and evening?

**The Chairman:** Or Monday afternoon and Tuesday evening?

**Mr. Angus:** Actually, Mr. Chairman, can I ask a procedural question, through you to the clerk? Will translations be ready by Monday?

**The Clerk of the Committee:** You bet.

**The Chairman:** They certainly will be. Let us put it this way: We will not reconvene until the amendments are in both languages, and I must say I am glad you raised the point.

I would not want to be in your position. It is difficult in one language or the other to hop around and see how it matches up, especially if you do not have your own language to use.

**Mr. Tobin:** I just give notice that two of our three members are not available Monday. If on Tuesday we want to proceed with the Minister of Transport on estimates then we will have to go to the next available day, but Monday is—

**The Chairman:** I may not be here on Monday myself under my present schedule.

**Mr. Angus:** Just in consultation with the people behind me, I was under the erroneous assumption that, even though I submitted them in English, the clerk's office

[Traduction]

les députés. Je ne sais pas quel est l'horaire de la ministre, et avant de...

**Mrs. Venne:** I completely agree with you when you say that we must adjourn because we do not have the French version of the amendments; moreover, I would like to point out that we already have had mistakes in French, and that the translation did not quite match the English. How is it all going to be translated in French later? I do not even know. So I would also move that we adjourn.

**Le président:** Madame la ministre, êtes-vous occupée mardi?

**Mme Martin:** Je vais consulter mon agenda.

**Le président:** Chers collègues, n'oubliez pas que nous accueillerons mardi après-midi le ministre des Transports pour notre étude des prévisions budgétaires. Je ne pense pas qu'il faudrait changer d'heure ou de date parce qu'il a réservé cet après-midi pour nous.

**M. Tobin:** À ce moment-là, le lendemain.

**Le président:** Si vous n'êtes pas disponible mardi, pourriez-vous être des nôtres jeudi ou...

**Mme Martin:** Je crois qu'à partir de mercredi prochain je ne serai pas en ville. Je vais vérifier.

**Le président:** Êtes-vous ici lundi? Ah non, je ne serai pas ici, je ne crois pas. Si Maz va dans ma circonscription, j'y serai aussi. Il changera peut-être d'idée. Lundi soir?

**M. Benjamin:** Lundi après-midi et lundi soir?

**Le président:** Ou lundi après-midi et mardi soir?

**M. Angus:** Monsieur le président, puis-je vous poser une question sur la procédure, c'est une question que j'adresse de fait au greffier? Les traductions seront-elles prêtes lundi?

**La greffière du Comité:** Certainement.

**Le président:** Oui, certainement. Nous ne reprendrons nos séances que lorsque les amendements seront disponibles dans les deux langues officielles. Je suis très heureux que vous ayez posé cette question.

Je ne voudrais pas être à votre place. Il est difficile de voir si les choses cadrent bien dans le texte surtout si l'on ne se sert pas de sa langue maternelle.

**M. Tobin:** J'aimerais signaler que deux de nos trois députés ne seront pas disponibles lundi. Si vous voulons rencontrer le ministre des Transports pour discuter des prévisions budgétaires mardi, il faudra à ce moment-là se réunir le plus tôt possible par la suite, mais lundi...

**Le président:** Si mon horaire ne change pas, je ne serai pas libre lundi non plus.

**M. Angus:** je viens de consulter ceux qui sont assis derrière moi et je pensais, à tort, que c'était le bureau du greffier qui s'occuperait de faire traduire les amendements

[Text]

would be the ones who would translate them. I am told that this is not correct and that I have now to submit my amendments for translation, and that is an extra time factor. But, Mr. Chairman, you said we would not meet until the amendments had been translated.

• 1000

**The Chairman:** Let us leave the amendments alone. Let us find out the minister's schedule.

**Mrs. Martin:** Unfortunately, I am out of town from midday on Wednesday, Thursday, and Friday. I have already made commitments. However, I could be available Monday or Tuesday at any time during the day.

**The Chairman:** Let us leave it to the discretion of the Chair. On Tuesday morning, would members again try for 9 a.m., in view of what has happened?

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** We will have a full run at it Tuesday, on the assumption that the amendments will be in both languages.

**Mr. Angus:** I have a suggestion. In the event that not all of my amendments are translated by the time we start—

**Mr. Tobin:** They will be.

**Mr. Angus:** —we could agree to skip over any clauses—

**The Chairman:** No.

**Mr. Angus:** No?

**The Chairman:** We have already said no. But what we can do to help you, Mr. Angus, without being peremptory... Some of your amendments, which will involve a lot of translation, are going to be ruled out of order.

**Mr. Angus:** So tell me ahead of time.

**The Chairman:** I think if we could tell you ahead of time, it would shorten your work. That might help.

**Mr. Angus:** Okay. As long as my colleagues would not mind seeing a ruled-out-of-order English version.

**M. Pronovost:** Monsieur le président, si je comprends bien, lorsque nous allons recommencer, nous allons tout reprendre à cause de ce qui s'est passé ce matin.

**Some hon. members:** No.

**The Chairman:** No?

**Some hon. members:** No, no.

**M. Pronovost:** Vous ne trouvez pas?

**The Chairman:** Where the confusion started was on that amendment. Even though it contained only five words, it was confusing. I think it is only fair to everyone involved that we now have a motion to the effect that we return and reopen M-3. I need unanimous consent.

[Translation]

que j'avais présentés en anglais. On m'a dit que ce n'était pas exact et que je dois demander moi-même que l'on traduise mes amendements. Cela prendra plus de temps. Monsieur le président, vous avez dit que nous ne reprendrions pas notre étude de ce projet de loi tant que les amendements ne seraient pas traduits.

**Le président:** Oublions les amendements; voyons si le ministre peut se libérer.

**Mme Martin:** Malheureusement, je ne serai pas en ville jeudi et vendredi, et je pars mercredi à midi. J'ai déjà pris d'autres engagements. Cela dit, je peux me libérer lundi ou mardi à n'importe quelle heure.

**Le président:** Le président prendra plus tard une décision. Pourrions-nous réessayer mardi matin à 9 heures, étant donné ce qui s'est produit?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Mardi, nous aurons une bonne séance de travail, à condition toutefois que les amendements soient dans les deux langues.

**M. Angus:** J'ai une suggestion. Si tous mes amendements n'étaient pas traduits d'ici le début de la séance...

**M. Tobin:** Ils le seront.

**M. Angus:** ... ne pourrait-on réserver certains articles?

**Le président:** Non.

**M. Angus:** Non?

**Le président:** Nous avons déjà dit que non. Mais sans vouloir être trop péremptoire, nous pouvons tout de même vous aider, monsieur Angus. Certains de vos amendements, qui seront très longs à traduire, seront déclarés irrecevables.

**M. Angus:** Alors, vous allez me prévenir d'avance.

**Le président:** Je pense que nous pourrions vous prévenir d'avance, cela vous donnerait moins de travail.

**M. Angus:** D'accord. À condition que mes collègues acceptent de voir les amendements déclarés irrecevables en anglais seulement.

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, if I am not mistaken, the next time, we are going to start all over again because of what happened this morning.

**Des voix:** Non.

**Le président:** Non?

**Des voix:** Non, non.

**Mr. Pronovost:** You do not think so?

**Le président:** Toute la confusion a commencé avec cet amendement. Il ne contenait que cinq mots, mais qui étaient loin d'être clairs. En toute justice, nous devons adopter une motion prévoyant que nous reprendrons au départ la discussion sur M-3. J'ai besoin de votre assentiment unanime.



[Texte]

**Mr. Angus:** I suggest that it is probably the inappropriate time to do that, that—

**The Chairman:** I think if we do not do it now, we will never do it.

**Mr. Angus:** I think it is better that we leave it alone at this point in time.

**The Chairman:** Mr. Angus, the whole reason we are adjourning is that the amendments were not in both languages. Unless there is goodwill in this thing, I mean—

**Mr. Angus:** I agree with the decision to adjourn the committee, that if we are going to reconsider anything, it should be with the French version before us in writing. But I would suggest that if the members who voted differently from the majority feel that they do not disagree with the decision of the committee we not worry about reopening it. We will leave it to them to put forward the proposal.

**The Chairman:** We are adjourning because amendments were not in both languages. When we next meet they are going to be in both languages. That is the time we should consider M-3.

**Mr. Tobin:** Hear, hear.

**The Chairman:** So on the motion of Madam Venne, the committee stands adjourned until Tuesday at 9 a.m.

**An hon. member:** Hear, hear.

**The Chairman:** If there is any change, the clerk will be in touch. Thank you. Have a good weekend.

---

Tuesday, June 6, 1989

• 0901

**The Chairman:** Colleagues, I see the eighth member coming through the door, which gives us a quorum to proceed, because we are in clause by clause. We need eight members for a quorum to do business; it is not like hearing evidence. Now we have a full quorum to consider the clause by clause, which is what we are on and where we were when we adjourned. Members, without reviewing everything, the record shows that there was some confusion and there were certain points raised and I just want to ask to keep the record straight that in effect we know where we were.

I guess the clerk has circulated the new list of amendments, which I gather are in bilingual form, totally, which is very good. Just because of a few things that were said the last time we met, I just want to ask members if upon reflection there is any question of confusion over the last vote before we got into the point of order on the bilingual amendments.

[Traduction]

**M. Angus:** Le moment n'est probablement pas bien choisi, car. . .

**Le président:** Si nous ne le faisons pas maintenant, nous ne le ferons jamais.

**M. Angus:** Il vaudrait mieux garder cette question pour plus tard.

**Le président:** Monsieur Angus, si nous levons la séance, c'est uniquement parce que les amendements n'étaient pas dans les deux langues officielles. Si on ne fait pas preuve de bonne volonté, après tout. . .

**M. Angus:** Je suis d'accord pour que nous levions la séance et pour ne reprendre la discussion que lorsque nous aurons la version française sous les yeux. Cela dit, si les députés qui n'ont pas voté avec la majorité n'ont rien contre la décision du Comité, je ne vois pas pourquoi il faudrait reprendre la discussion à zéro. C'est à eux de faire la proposition.

**Le président:** Nous levons la séance parce que les amendements ne sont pas dans les deux langues officielles. La prochaine fois que nous nous rencontrerons, nous les aurons dans les deux langues officielles. C'est à ce moment-là que nous étudierons l'amendement M-3.

**M. Tobin:** Bravo, bravo.

**Le président:** Ainsi, conformément à la motion de M<sup>me</sup> Venne, la séance est levée jusqu'à mardi, 9 heures.

**Une voix:** Bravo, bravo.

**Le président:** En cas de changement, le greffier vous préviendra. Merci. Bonne fin de semaine.

---

Le mardi 6 juin 1989

**Le président:** Chers collègues, puisque notre huitième membre arrive, nous avons le quorum. Nous procédons aujourd'hui à l'étude article par article. Pour nos travaux, nous avons un quorum de huit membres; ce n'est pas la même chose que lorsque nous voulons entendre des témoins. Nous avons donc le quorum et nous pouvons poursuivre l'étude article par article que nous avions commencée lors de la dernière réunion. Le procès verbal indique que la confusion régnait lorsque nous nous sommes quittés la dernière fois; on avait proposé certaines choses, posé certaines questions, et j'aimerais faire le point.

Je crois que le greffier a distribué la nouvelle liste d'amendements, qui sont maintenant tous disponibles dans les deux langues officielles. C'est une bonne chose. J'aimerais savoir si les députés savent bien à quoi s'en tenir, s'ils savent vraiment ce qu'on a décidé lors de la dernière réunion, après le dernier vote. Tout cela s'est passé avant qu'on commence à discuter des amendements bilingues.

[Text]

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Monsieur le président, compte tenu de toutes ces discussions, et après réflexion et discussion avec d'autres membres du Comité, je ne demanderai pas une reprise des votes qui ont déjà été faits.

**The Chairman:** Good, because it takes unanimous consent to go back, and I must say it is a most unusual procedure. As long as there is no confusion as to what that vote was, we will proceed where we left off. All right?

**Mr. Pronovost:** Yes.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Mr. Chairman, excuse me, just a point of clarification. Since we have this new document before us, can we attack one right from the first page for a matter of continuity?

**The Chairman:** No, we are going to start in on the new document.

**Mr. Keyes:** Yes, that is what I mean. We did the first one, we did the second one. . .

**The Chairman:** We have a full new package of amendments in bilingual form.

Well, this is unfortunate, colleagues, because the next series of amendments are those advanced and presented by Mr. Malone, which you have separate from your package. Here is Mr. Malone, and I am awfully glad he is here because we are now on the amendments you submitted. Again, to avoid confusion, we have a package with the bilingual amendments, but I am informed by the clerk that since Mr. Malone's just came in last night, although they are in a bilingual form, you have them separately before you.

• 0905

**Hon. Shirley Martin (Minister of State for Transport):** Mr. Chairman, would it be possible for me to have a copy of Mr. Malone's amendments?

**The Chairman:** I would hope so, yes. I think you had better.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Mr. Chairman, on a point of order, I just want to say thanks to the minister and her staff for the assistance they gave my office in translating the amendments. I think it is indicative of the kind of co-operative spirit we have been operating under on this bill.

**The Chairman:** I have your two-page amendment, Mr. Malone, referring to extraprovincial bus transport. It is again an amendment on the interpretation clause, suggesting that clause 2 be amended by adding immediately after line 13 on page 3 certain definitions relating to extraprovincial bus transport, bus undertakings, extraprovincial truck transport,

[Translation]

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Mr. Chairman, given all those discussions, and upon reflection and discussion of that issue with other members of the committee, I have decided not to ask that we go back on the issues we already voted on.

**Le président:** Bien, parce qu'il nous faut l'unanimité pour revenir sur les questions qui ont déjà été mises aux voix. Ce serait une façon un peu inusitée de procéder. Si tout le monde comprend bien ce sur quoi nous avons voté, nous allons poursuivre notre étude article par article. Cela vous convient?

**M. Pronovost:** Oui.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Monsieur le président, j'aimerais avoir quelques précisions. Puisque nous disposons maintenant de ce nouveau texte, commençons-nous à la première page?

**Le président:** Non, nous commençons avec la première page du nouveau document.

**M. Keyes:** Oui, c'est ce que je voulais dire. Nous avons fait la première proposition, la deuxième. . .

**Le président:** Nous avons une nouvelle liasse d'amendements bilingues.

Chers collègues, il est regrettable que la prochaine série d'amendements soient ceux que proposait M. Malone. Il s'agit d'un document distinct. Il n'est pas inclus dans la trousse. Voici M. Malone! Je suis très heureux qu'il soit arrivé parce nous étudions maintenant ses amendements. Encore une fois, pour éviter toute confusion, nous avons un document d'amendements bilingues, et le greffier m'a signalé, que puisqu'on a simplement reçu les amendements de M. Malone hier soir, ils ne se trouvent pas avec les autres amendements. Cependant ils sont dans les deux langues officielles.

**L'honorable Shirley Martin (ministre d'État aux Transports):** Monsieur le président, pourrait-on me remettre le texte des amendements proposés par M. Malone?

**Le président:** Je l'espère. Je crois que cela vaut mieux.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Monsieur le président, je veux simplement remercier la ministre et ses collaborateurs de l'aide qu'ils m'ont fournie pour de la traduction des amendements. Cela illustre bien la coopération qui caractérise nos travaux depuis le début de notre étude de ce projet de loi.

**Le président:** J'ai reçu votre amendement de deux pages, M. Malone, sur le transport extraprovincial par autocar. Vous proposez un amendement de l'article portant sur les définitions; vous proposez que l'article 2 soit modifié par insertion après la ligne 9 page 2 de définitions sur le transport extraprovincial par autocar, les entreprises extraprovinciales de transport par autocar, le



[Texte]

extraprovincial truck undertakings, and also the definition of highway occurrence.

In the opinion of the Chair, this amendment is out of order, because it goes beyond the scope of the bill. There was hesitation before in the scope of the bill with water and energy. That is very clearly mentioned in the bill. It was there. This is an entirely new matter, which may be very commendable in certain ways but certainly goes beyond the scope of the bill. It is therefore out of order.

We then go on to the package, where there is on page 3, government amendment G-1 to clause 2, that clause 2 of Bill C-2 be amended by striking out lines 25 to 28 on page 3 and substituting therefore the following:

“Minister” means the President of the Queen’s Privy Council for Canada.

The clerk quite properly points out that we also have from the Liberals an amendment that the definition should state “Minister of Justice”. That is on page 4 of your book.

To begin with, we need to have someone move the government amendment, and then we need someone to move the Liberal subamendment.

**M. Pronovost:** Monsieur le président, je propose que l’article 2 du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, aux lignes 22 à 25, page 3, de ce qui suit:

«ministre» Le président du Conseil privé de la Reine pour le Canada.

• 0910

**The Chairman:** Shall I refer the amendment? Discussion?

**Mr. Fontana (London East):** I move the subamendment, Mr. Chairman, which is on page 4:

“Minister” means the Minister of Justice of the Queen’s Privy Council for Canada.

**The Chairman:** We have the subamendment to deal with first. Let us have the discussion and let us not have it too long.

**Mr. Angus:** I put a question to my Liberal colleagues. Why do they choose the Minister of Justice as opposed to the President of the Privy Council? I would have thought that would continue the conflict of interest as it relates to matters where the Minister of Justice has to seize himself of a particular issue.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** He might have to lay charges.

**The Chairman:** Any further discussion? I am ready for the question on the subamendment. Try to give a response, Mr. Fontana, to Mr. Angus. In view of the

[Traduction]

camionnage extraprovincial, les entreprises de camionnage extraprovinciales, et enfin la définition d’accident routier.

A mon avis cet amendement est irrecevable parce qu’il dépasse la portée du projet de loi. On a d’ailleurs hésité un peu plus tôt lorsqu’on a parlé de l’eau et de l’énergie. Cependant ces deux domaines sont clairement mentionnés dans le projet de loi. Ce que vous proposez est quelque chose d’absolument nouveau, et même si cette proposition est fort louable à certains égards, elle dépasse certainement la portée du projet de loi. Je juge donc cet amendement irrecevable.

Passons maintenant à la liasse d’amendements, à la page 3, amendement proposé par le gouvernement, G-1. Il est proposé que l’article 2 du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, aux lignes 22 à 25, page 3 de ce qui suit:

«Ministre» le président du Conseil privé de la Reine pour le Canada.

La greffière me signale que nous avons également un amendement proposé par le Parti libéral. En effet on propose que l’on mette dans cette disposition «ministre de la Justice». Cet amendement se trouve à page 4 de votre liasse.

Un député conservateur doit proposer l’amendement conservateur; puis quelqu’un devra proposer le sous-amendement libéral.

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, I move that clause 2 of Bill C-2 be amended by striking out lines 25 to 28 on page 3 and substituting the following:

“Minister” means the President of the Queen’s Privy Council for Canada.

**Le président:** Est-ce que je reporte l’amendement? Discussion?

**M. Fontana (London-Est):** Monsieur le président, je propose le sous-amendement, de la page 4:

«Ministre» le membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada qui est ministre de la Justice.

**Le président:** Nous devons donc discuter le sous-amendement d’abord. Ne traînons pas.

**M. Angus:** Je demande alors à mes collègues libéraux, monsieur le président, pourquoi ils préfèrent le ministre de la Justice au président du Conseil privé? Je pense que cela ne fera que perpétuer la situation de conflit d’intérêts, lorsque notamment le ministre de la Justice sera saisi.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Il pourrait lui arriver à devoir engager des poursuites.

**Le président:** Autre chose? Je suis prêt à mettre le sous-amendement aux voix. Répondez à M. Angus, monsieur Fontana. Après tout ce que nous avons entendu des

[Text]

evidence presented before the committee, I must say I think Mr. Angus raises a very good question.

**Mr. Angus:** And I am not even a lawyer.

**The Chairman:** That is why sometimes you raise better questions.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Mr. Chairman, I apologize for coming in late. Has the amendment by the government not been dealt with yet? In the order I have the package, the government amendment comes first.

**The Chairman:** That was ruled out of order.

**Mr. Tobin:** Ruled out of order?

**The Chairman:** Yes.

**Some hon. members:** No, no.

**The Chairman:** Mr. Tobin, you came in late. I did not realize you did not appreciate the government has moved an amendment changing the phrase "the Minister" to "the President of the Queen's Privy Council".

**Mr. Tobin:** Right.

**The Chairman:** Mr. Fontana has moved a subamendment to the amendment, and therefore we have to deal with the subamendment first. I really think we can dispose of this very quickly.

**Mr. Fontana:** Mr. Chairman, in light of the remarks made by Mr. Angus I am prepared to withdraw the subamendment.

**The Chairman:** That would facilitate the work of the committee and I appreciate it. I must say the government itself saw the wisdom of some of the evidence and changed—

**Mr. Fontana:** We saw the light too.

Subamendment withdrawn

Amendment agreed to

**The Chairman:** We now turn to page 5 of the book of amendments.

**Mr. Malone (Crowfoot):** Have you got an extra copy of the new package of amendments?

**The Chairman:** Yes. You need that if you are going to follow this today.

**Mr. Malone:** I noticed I cannot follow it with this old package.

**The Chairman:** You need the new package. Throw the old package away.

**Mr. Malone:** You are wrong, Mr. Chairman. You recycle it.

**The Chairman:** I am all for that too. We are on page 5 of the revised package, which is the only package we will refer to, and which is the bilingual package. Mr. Angus, would you like to move this amendment and speak to it so we have it before us properly?

[Translation]

témoins, je dois dire que M. Angus pose une excellente question.

**M. Angus:** Et je ne suis même pas avocat.

**Le président:** C'est justement la raison.

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Monsieur le président, excusez-moi d'être arrivé en retard. L'amendement du gouvernement a-t-il été voté? J'ai ici la liasse, et je vois qu'il y a d'abord un amendement du gouvernement.

**Le président:** Il a été déclaré irrecevable.

**M. Tobin:** Ah bon?

**Le président:** Oui.

**Des voix:** Non, non.

**Le président:** Monsieur Tobin, vous êtes arrivé en retard. Le gouvernement a proposé un amendement remplaçant «le ministre» par «le président du Conseil privé de la Reine». Je vois que vous n'aviez pas compris.

**M. Tobin:** Très bien.

**Le président:** M. Fontana a proposé un sous-amendement à cet amendement; il faut donc d'abord discuter du sous-amendement. Les choses ne devraient pas traîner.

**M. Fontana:** Monsieur le président, après ce qu'a dit M. Angus, je suis disposé à retirer mon sous-amendement.

**Le président:** Je pense que cela facilitera la discussion, je vous en remercie. Je remarque que le gouvernement lui-même a compris l'intérêt de certains témoignages, et modifié...

**M. Fontana:** Nous aussi.

Le sous-amendement est retiré

L'amendement est adopté

**Le président:** Nous passons maintenant à la page 5 de la liasse des amendements.

**M. Malone (Crowfoot):** Avez-vous un exemplaire de cette nouvelle liasse?

**Le président:** Oui. Vous en aurez besoin si vous voulez suivre.

**M. Malone:** J'ai remarqué que les vieux amendements ne me servaient à rien.

**Le président:** Il vous faut la nouvelle liasse. Jetez les vieux.

**M. Malone:** Pas tout à fait, monsieur le président, on recycle, aujourd'hui.

**Le président:** Je suis tout à fait pour. Nous en sommes à la page 5 de la nouvelle liasse, la seule dont il sera question aujourd'hui, et qui vous est présentée dans les deux langues. Monsieur Angus, voulez-vous proposer votre amendement et le commenter?



[Texte]

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I move that clause 2 of Bill C-2 be amended by adding, immediately after line 4 on page 4, the following:

“selection committee”

“comité de sélection”

“selection committee” means a committee established by the Minister for each mode of transportation to which this Act applies and consisting of members who, in the opinion of the Minister, have special expertise or interests in matters of safe transportation operations and at least one of whom is a representative of a labour organization;

The purpose of this amendment is actually twofold. It flows from the questioning of the witnesses appearing before the committee. How does the minister find these people to sit on the board? What I am recommending here is that the minister establish a selection committee for each mode, with labour representation. You will notice I have left it broad enough. As a result of the change we made the previous day dealing with pipelines, this makes it open-ended so that the minister has the flexibility. Should at some point it happen that either we get a ruling that says we are in order or we get acceptance of dealing with the transportation component—

• 0915

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** If we are referring to the same one, “that clause 2 of Bill C-2 be amended after line 4 on page 4,” then if I am reading from the right bill, Bill C-2, line 4—

**Mr. Angus:** It is before “ship”. It comes in alphabetical order. It is a new definition.

**Mr. Comuzzi:** It is a new definition. Okay.

**Mr. Angus:** That is how we do it. That is the end of my comments, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Malone, would you want to respond? Because I can tell you that the Chair has difficulty in accepting this amendment. I will hear you briefly and then I am going to make a ruling.

**Mr. Malone:** I had an excellent set of comments I wanted to make, but if you are going to make a ruling then we need not put people through that.

**The Chairman:** It is clear again to the Chair, with the advice the Chair has received, that this amendment is out of order because again the general one it envisages is the selection committee, which you are inserting as a new definition, which was not in the bill at second reading. Therefore it goes beyond the bill, and *Beauchesnes* at 773.(1) says:

(1) An amendment is out of order if it is irrelevant to the bill, beyond its scope or governed by or dependent upon amendments already negated.

[Traduction]

**M. Angus:** Monsieur le président, je propose que l'article 2 du projet de loi C-2 soit modifié par insertion, après la ligne 27, page 2 de ce qui suit:

«Comité de sélection»

«Selection Committee»

«Comité de sélection» le comité constitué par le ministre pour chacun des modes de transport auquel la présente Loi s'applique et composé de membres qui, de l'avis du ministre, possèdent des connaissances ou des intérêts particuliers en matière de sécurité des transports et dont au moins un est un représentant d'un organisme syndical.

L'objet de cet amendement est double. Il fait d'ailleurs suite aux témoignages que nous avons reçus au Comité. Il s'agit de savoir comment le ministre choisit les personnes qui siègent au Bureau. Ce que je recommande ici, c'est que le ministre crée un comité de sélection par mode, avec des représentants du monde du travail. Vous remarquerez que je n'ai pas voulu être trop précis, ce qui donne au ministre une marge de manoeuvre suffisante; je pense notamment aux modifications que nous avons apportées l'autre jour à propos des productoducs. Si le président décidait de déclarer cet amendement recevable, et si l'on acceptait de tenir compte du mode de transport considéré. . .

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Est-ce que nous parlons bien du même amendement, «que l'article 2 du projet de loi C-2 soit modifié par insertion. . .», et si je me reporte bien au projet de loi C-2, . . .

**M. Angus:** Cela vient avant «champ d'application». C'est classé par ordre alphabétique, et c'est une nouvelle définition.

**M. Comuzzi:** Une nouvelle définition, très bien.

**M. Angus:** C'est ainsi que nous procédons. C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Malone, voulez-vous répondre? Je peux vous dire que le président a beaucoup de mal à accepter cet amendement. Je vais d'abord vous donner rapidement la parole, et je trancherai.

**M. Malone:** J'avais des tas de choses très intéressantes à dire, mais si vous avez l'intention de statuer sur cet amendement, je n'ai peut-être pas besoin de commencer mon discours.

**Le président:** Il est très clair, pour moi, et c'est bien le conseil que j'ai reçu, que cet amendement est irrecevable, car il envisage la création d'un comité de sélection, qui serait ajouté aux définitions et qui ne figurerait pas dans le projet de loi en deuxième lecture. Là-dessus *Beauchesnes* est tout à fait clair et déclare, au paragraphe 773.(1), tout amendement irrecevable:

(1) S'il ne se rapporte pas au projet de loi, ou si l'on dépasse la portée, ou s'il est inspiré par des amendements déjà rejetés ou s'il en dépend.

[Text]

I think, Mr. Angus, you will appreciate that this is what that does, regardless of the fact that we understand your intent and the thoughts in view of questions before witnesses. But in terms of procedure the amendment is out of order.

**Mr. Angus:** Perhaps the government might consider it and bring it in with a royal recommendation at third reading.

**The Chairman:** You do not need a royal recommendation when it is beyond the scope of the bill. A royal recommendation is when you have finances involved. It is out of order and so ruled.

**Mr. Tobin:** So will the next one be as well, for the same reason.

**The Chairman:** Yes, I think you anticipate well, Mr. Tobin.

**Mr. Benjamin:** Why do you not do all of these, whether in order or not, and tell us and then we can tear them out.

**The Chairman:** Mr. Benjamin has a good point, and the clerk and I discussed this in view of the discussion last time: to facilitate problems and taking time to translate, would it not be good to make peremptory judgments on amendments? But it was quickly thought that some may be pretty fundamental and members would want to speak to them—to present them, the presenter. Therefore you have to have a chance for the person who is making the motion to make the point even before the Chair, and it would be rather peremptory even for this chairman to say, without the advice of members, that they are all out of order.

**Mr. Tobin:** I congratulate the Chair for coming to that conclusion, because there are some of these that we may want to recommend come with a royal recommendation back to the House.

**The Chairman:** And they could. It could be. So we are on page 6 and it is out of order—

**Mr. Angus:** Perhaps, Mr. Chairman, I could just move the motion and then you could rule, so it is on the record.

I move that clause 2 of Bill C-2 be amended by adding immediately after line 11 on page 4 the following:

“third party” means owners or operators of a conveyance or any of their employees, passengers, family members of any victims of a transportation occurrence or other persons deemed by the board to have a direct interest in the subject-matter of an

[Translation]

Je pense, monsieur Angus, que votre amendement rentre dans cette catégorie, même si par ailleurs nous comprenons très bien votre intention et votre désir de tenir compte des questions qui ont été posées aux témoins. Du point de vue de la procédure, l'amendement est irrecevable.

**M. Angus:** Peut-être que le gouvernement pourra lui-même envisager d'apporter ce genre de modification au texte, en l'occurrence en troisième lecture sous forme de recommandation royale.

**Le président:** Dans le cas où l'amendement dépasse la portée du bill, la recommandation royale n'est pas nécessaire. Il faut une recommandation royale si le Trésor est en jeu. J'ai en tout cas déclaré l'amendement irrecevable.

**M. Tobin:** Le suivant le sera donc aussi, et pour la même raison.

**Le président:** Oui, je pense que vous avez bien vu, monsieur Tobin.

**M. Benjamin:** Vous pourriez peut-être alors nous dire tout de suite lesquels sont recevables ou non, et nous pourrions alors les mettre au panier.

**Le président:** M. Benjamin fait une excellente proposition, et j'en ai même discuté avec la greffière, après la dernière séance: pour faciliter les choses et pour donner ensuite du temps à la traduction, il serait peut-être effectivement bon de passer d'abord les amendements en revue pour voir s'ils sont recevables. Mais nous sommes tout de suite aperçus que certains d'entre eux pourraient revêtir une importance toute particulière, justifiant un commentaire des députés, et notamment de celui qui les propose. Il est donc préférable que celui qui propose l'amendement en fasse le commentaire devant le président lui-même, et je ne pense pas qu'il convienne que celui-ci prenne une décision unilatérale, les déclarant irrecevables avant même que les députés aient pu donner leur avis.

**M. Tobin:** Je félicite le président d'en arriver à cette conclusion, car nous aimerions que certains de ces amendements soient présentés à la Chambre avec une recommandation royale.

**Le président:** Ce serait toujours possible. Nous en sommes à la page 6 de la liasse, et l'amendement est irrecevable. . .

**M. Angus:** Peut-être, monsieur le président, pourrais-je proposer la motion, et vous pourriez ensuite trancher, pour que l'amendement soit au compte-rendu.

Je propose que l'article 2 du projet de loi C-2 soit modifié par insertion, après la ligne 45, page 3, de ce qui suit:

«tiers parti» toute personne qui, de l'avis du bureau, a un intérêt direct dans la question faisant l'objet d'une enquête menée en vertu de la présente loi et qui peut participer à la mission du bureau, notamment le propriétaire ou l'exploitant d'un moyen de transport,



## [Texte]

investigation under this act and who are in a position to contribute to achieving the objects of the board.

I think it is fairly self-explanatory.

**The Chairman:** As you have heard, Mr. Angus, in the opinion of the Chair this is out of order, and it is so ruled because it is beyond the scope of the bill.

We now turn to another amendment by Mr. Malone, which I understand you do not have in your package, but you have it in a separate group of amendments.

**Mr. Malone:** I move that clause 3 of Bill C-2 be amended by adding thereto immediately after line 22 on page 5 the following:

(4.1) This act applies in respect of highway occurrences

(a) in Canada if the occurrence relates to extraprovincial bus or truck transport; and

(b) outside Canada if Canada is requested to investigate the occurrence by an appropriate authority.

• 0920

**The Chairman:** We have the same difficulty, Mr. Malone, as previously mentioned with Mr. Angus's amendment. In the opinion of the Chair, this is out of order because again it goes beyond the scope of the bill. It adds a new factor to the bill, which is not there in any way whatsoever.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am not going to dispute your ruling. I am just curious. I like the amendment, but you say it is out of order.

I would like to ask the minister what the legal advice is. If in the event of an occurrence a train ploughs into a bus or a truck, who has the power and the authority to do the investigation? Will it be this board or will it be a provincial board? Who is in charge? Knowing the provinces as we do regarding the delicacy in the guarding of turf, etc., would this legislation have primacy over any provincial legislation?

**Mrs. Martin:** My understanding is that because there are two modes involved—one under provincial and one under federal—it would be a joint investigation done by agreement. The board would have full powers to act on that accident the same as they would on any other. I am sure that the province would also want to investigate from the highway standpoint, but it would by no means take any power away from this board as long as there was a train involved in it.

**Mr. Benjamin:** If there was any disagreement like that, this board could still move in on it and investigate.

## [Traduction]

un employé de ceux-ci, un voyageur ou un parent de la victime d'un accident de transport».

Je pense que c'est assez clair.

**Le président:** Comme vous l'avez entendu, monsieur Angus, c'est un amendement irrecevable, qui dépasse la portée du projet de loi.

Nous passons maintenant à un autre amendement de M. Malone, que vous n'avez pas dans votre liasse, et qui est présenté à part.

**M. Malone:** Je propose que l'article 3 du projet de loi C-2 soit modifié par insertion, après la ligne 14, page 5, de ce qui suit:

(4.1) «La présente loi s'applique à tout accident routier survenu soit en territoire canadien, lorsqu'est en cause du camionnage extraprovincial ou du transport extraprovincial par autocar, soit en tout autre lieu lorsqu'une autorité compétente a présenté une demande d'enquête au Canada.»

**Le président:** Votre amendement, monsieur Malone, présente les mêmes problèmes que celui de M. Angus. A mon avis, cet amendement est irrecevable parce qu'il dépasse la portée du projet de loi. Il ajouterait un nouvel aspect au projet de loi.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je ne m'opposerais pas à votre décision. Je suis simplement curieux. J'aime bien cet amendement, mais vous dites qu'il est irrecevable.

La ministre pourrait-elle me dire ce qu'en pensent ces experts juridiques? Si un train entrerait en collision avec un autocar ou un camion, qui a autorité pour procéder à une enquête? Serait-ce ce bureau ou une organisation provinciale? Qui serait responsable? Les provinces, comme je le sais, protègent assez farouchement leur domaine de compétence. Est-ce que ce projet de loi aurait préséance sur toute loi provinciale?

**Mme Martin:** Puisque ce projet de loi porte sur deux modes de transport—l'un qui relève des gouvernements provinciaux et l'autre du gouvernement fédéral—les deux palliers participeraient à cette enquête. Le bureau aurait l'autorité nécessaire pour procéder à une enquête sur cet accident comme sur n'importe quel autre. Je suis convaincue que la province voudrait également enquêter sur la question—du point de vue des autoroutes—mais la participation de la province ne diminuerait aucunement l'autorité du bureau, dans la mesure où un train est mêlé à cet accident.

**M. Benjamin:** Et s'il y avait désaccord, le bureau pourrait quand même procéder à une enquête.

[Text]

**Mrs. Martin:** Yes. They could not be kept out by the province.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, it does not surprise me that you found my amendment beyond the scope of the bill. However, I want to take a sentence or two to underscore that I think it is important that this new transportation safety board would have this within its capacity, similar to what our witness told this committee would be the case in the United States. In situations where there is a class of cases, such as the issue of drunk driving or the issue of the use of substance in what might be provincial jurisdiction of highways but which would come under the Canadian Criminal Code if it were to be responded to, it should be within the capacity of this board to take a look at the whole question of safety, not to investigate road design or those other matters normally within provincial jurisdiction, but rather to investigate those things that do come within the scope of federal jurisdiction. One example would be the question of drug use as it might impact on the Criminal Code.

**Mr. Benjamin:** Unsafe vehicles.

**Mr. Malone:** That topic becomes more questionable as to the jurisdictional right, even though in a magnanimous way I might agree it might be a more desirable standard.

**Mr. Benjamin:** The federal government sets the—

**Mr. Malone:** But it is within provincial scope.

**The Chairman:** I understand that your point and your questions to witnesses were along that line, Mr. Malone. We still are faced with the procedural problem in terms of the scope of this bill. It is beyond it. There are other bills dealing with dangerous substances, there is the Criminal Code and there is the provincial legislation. By having this amendment turned down, I do not think you are going to prejudice those areas that will be canvassed with other legislation and/or the authority of other jurisdictions.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I made my comments because I recognize the limits the committee has. I also know that the ministry has limits that are beyond ours. If there is any persuasion at all to the notion that we might stretch our capacity to have a national investigation on the abusive use of substance in highway transportation, I would encourage the minister to come back to Parliament at third reading with an amendment that might encompass that view, similar to what our witness from the United States gave to this committee.

[Translation]

**Mme Martin:** Oui. La province ne pourrait l'empêcher.

**M. Malone:** Monsieur le président, je ne m'étonne pas que vous ayez jugé que mon amendement dépassait la portée du projet de loi. Cependant, je veux vous rappeler que je crois qu'il est très important que ce nouveau bureau d'enquête sur les accidents de transport soit autorisé à faire ce type d'enquête; n'oubliez pas qu'un de nos témoins nous a dit que ce serait le cas aux États-Unis. Certaines catégories d'incidents, comme le cas de conduite en état d'ébriété ou le transport de certaines marchandises, pourraient relever des provinces en raison de leur compétence en matière de transport routier et également être étudiés en vertu des dispositions du Code criminel canadien. C'est pourquoi ce bureau devrait pouvoir étudier la question générale de la sécurité; je ne propose pas qu'il étudie le tracé ou la construction des routes, ou les autres questions qui relèvent normalement des provinces. Je propose simplement qu'il puisse faire enquête sur les choses relevant normalement de la compétence fédérale. Un bon exemple serait l'utilisation des drogues et le fait que le Code criminel comporte des dispositions à cet égard.

**M. Benjamin:** Les véhicules qui pourraient être dangereux.

**M. Malone:** Évidemment, il s'agit de questions assez délicates quand vient le temps d'établir de quelle compétence elle relève; cependant, je suis prêt à reconnaître qu'il faudrait peut-être proposer une norme plus acceptable.

**M. Benjamin:** C'est le gouvernement fédéral qui. . .

**M. Malone:** Oui, mais c'est un domaine qui relève des provinces.

**Le président:** Je comprends ce que vous voulez dire et je sais, monsieur Malone, que vous avez parlé et posé des questions aux témoins en ce sens. Le problème reste entier au sujet de la portée de ce projet de loi, que votre proposition dépasse. D'autres mesures traitent des marchandises dangereuses, comme le Code criminel et diverses lois provinciales. Même si je rejette cet amendement, cela ne changera rien au fait que d'autres lois portent sur ce sujet et que d'autres organismes relevant d'autres compétences peuvent faire enquête sur ce type d'incidents.

**M. Malone:** Monsieur le président, j'ai fait ces commentaires parce que je suis conscient des limites qui sont imposées à notre comité. Je sais également que le ministère doit respecter certaines limites, qui sont bien différentes des nôtres. J'aimerais convaincre le gouvernement d'élargir le champ d'action du bureau et lui donner le mandat de procéder à une enquête nationale sur les abus de l'alcool et des drogues par les utilisateurs des routes et des autoroutes; j'encourage donc la ministre à proposer à la troisième lecture du projet de loi un amendement en ce sens, semblable à ce qu'a proposé au Comité notre témoin américain.



[Texte]

[Traduction]

• 0925

**The Chairman:** I think you are aware, Mr. Malone—and some were aware and have been recently reminded—that there is in the works a bill in the federal field on this whole question of drugs and testing that may be coming down the pike sometime in the fall. It is not necessarily just a Transport bill; it may be under National Health and Welfare. This involves many different factors, such as rights and random testing. It is very all-encompassing, I understand, which again may be wide enough to pick up the point you made. It is intended to be wide enough to pick up the point you made, separate and apart from the Criminal Code, and that is why we have certain restrictions in our authority. Ours is not the only committee that will be interested in this subject. As you know, several other committees are very interested in it now.

In terms of Transport and Bill C-2, the amendment is out of order and it is so ruled.

I have just ruled one of these amendments in clause 3 out of order. The clerk quite properly reminds me that since we have disposed of clause 2 a motion is necessary.

Clause 2 as amended agreed to

Clause 3 agreed to

On clause 4

**Mr. Fontana:** I move that clause 4 of Bill C-2 be amended by striking out lines 4 and 5 on page 6 and substituting the following therefor:

to be known as the Canadian Accident Investigation and Safety Board, and consisting of not more

**The Chairman:** That amendment is in order, but I draw attention to members to the amendment of the government on page 8 of your amendments. I call your attention to that because it is on the same subject-matter.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I do not know if I can—perhaps the chairman will tell me if I can—given that we discussed this matter last week. As I recall, we all participated in a discussion about what the new title ought to be, and I see the government has in fact reflected the discussion that occurred around the table. I was going to suggest one of two things: either the amendment that has just been moved by Mr. Fontana—I meant to get the chairman's eye and I did not—be actually read to say “the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board”, which is consistent with the government amendment; or, Mr. Chairman, if we cannot do that, that we withdraw that one and go directly to the government's amendment.

**Le président:** Monsieur Malone, vous savez sans aucun doute, comme d'autres députés auxquels on a dû rappeler la question, que le gouvernement fédéral prépare actuellement un projet de loi sur la question des drogues et des tests sur les drogues. Il devrait être déposé au Parlement à l'automne. Il ne s'agit pas nécessairement d'un projet de loi sur les transports; il pourrait fort bien s'agir d'une question qui relève plutôt du ministère de la Santé et du Bien-être social. Divers facteurs entrent en ligne de compte, comme les tests ponctuels et les droits de la personne. C'est un projet de loi général, si j'ai bien compris, qui pourrait justement toucher la question dont vous avez fait mention. Votre question sera abordée de façon indépendante du code criminel. C'est pourquoi le Comité doit respecter certaines limites, certains paramètres. D'autres comités s'intéresseront à la question. Vous en êtes sans aucun doute conscient.

Pour ce qui est des transports et du projet de loi C-2, cet amendement est irrecevable.

Ainsi, un des amendements proposé à l'article 3 est irrecevable. La greffière me rappelle que puisque nous avons déjà étudié tous les amendements portant sur l'article 2, une motion visant à l'adoption de cette disposition devrait être proposée.

L'article 2 tel que modifié est adopté

L'article 3 est adopté

Article 4

**M. Fontana:** Je propose que l'article 4 du projet de loi C-2 soit modifié par la suppression des lignes 3 et 4, page 6, et leur remplacement par ce qui suit:

est constitué le Bureau canadien d'enquête sur les accidents et de la sécurité, composée d'au

**Le président:** Cet amendement est recevable. J'aimerais cependant attirer l'attention des membres du Comité sur l'amendement du gouvernement qui figure à la page 8. Il porte sur la même question que celui que vient de proposer M. Fontana.

**M. Tobin:** Monsieur le président, est-ce que je peux—nous avons après tout discuté de la question la semaine dernière. Si je me souviens bien, nous avons tous discuté de cette question et nous avons essayé de déterminer quel devrait être le nouveau titre de cette mesure. Je constate que le gouvernement a tenu compte de nos commentaires. J'allais proposer deux choses possibles: L'amendement que vient de proposer M. Fontana—j'ai essayé de faire signe au président, mais il ne m'a pas vu—pourrait de fait proposer la création du «Bureau d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports», qui est l'amendement proposé par le gouvernement. Si cela vous convient pas, monsieur le président, nous pouvons retirer notre motion et passer immédiatement à l'amendement proposé par le gouvernement.

[Text]

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, if I can clarify that, it is a typo in the Liberal amendment. It should be "Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board".

**The Chairman:** I must say it did not read.

**Mr. Tobin:** No, it did not.

**The Chairman:** You would like to withdraw that, would you?

**Mr. Tobin:** To make it easier, yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Okay, it would certainly make it easier.

Amendment withdrawn

**The Chairman:** By unanimous consent it is withdrawn, and therefore we return to page 8 with the government amendment, which in effect says what Mr. Tobin says it says. We have had some discussion on it. Would someone formally put it before the table?

**M. Pronovost:** Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-2 soit modifié par substitution, dans la version française et la version anglaise, de l'expression «Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports» à l'expression «Bureau d'enquête sur les accidents de transport».

**The Chairman:** We have the amendment. We have had some discussion in general on this. Is there any further discussion? I must say I am biased, but I am glad to see "safety" in there along with "investigation". I just wish it was an acronym that had a little more sex appeal, but I do not see how you could get it.

**Mr. Angus:** Very briefly, I want to speak against the motion. I think we have to remember that it is the department that is responsible for safety; it is the department that is responsible for implementation of any recommendations coming out of this board. I think we do a disservice by misleading the people of Canada into thinking that this group—the board—is responsible for safety when it is the department.

• 0930

**The Chairman:** I appreciate your thoughts. This does not surprise me. I am glad the minister moved on this thing, because it talks about investigation and safety board; it is not the department. I think it covers all the worlds very well. Any further discussion? Are you ready for the question?

Amendment agreed to

**The Chairman:** We are now on page 9 of your book of amendments, again still on clause 4, which has to do with the number of board members.

[Translation]

**M. Keyes:** Monsieur le président, j'aimerais signaler qu'il y a une erreur dans le texte anglais de l'amendement proposé par le Parti libéral. On aurait dû dire «Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board».

**Le président:** C'est vrai, cela clochait un peu.

**M. Tobin:** Oui.

**Le président:** Voulez-vous retirer cette motion?

**M. Tobin:** Oui, monsieur le président, puisque cela facilitera les choses.

**Le président:** C'est bien.

L'amendement est retiré

**Le président:** Par consentement unanime, l'amendement est retiré. Nous revenons à la page 8 et à l'amendement proposé par le gouvernement, qui revient un peu à ce que proposait M. Tobin. Nous avons déjà discuté de la question. Quelqu'un veut-il en faire la motion?

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, I move that Bill C-2 be amended by striking out the expression "Transportation Accident Investigation Board" whenever it appears in the English and French versions and substituting "Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board".

**Le président:** L'amendement a été proposé. Nous avons déjà discuté de la question. Quelqu'un veut-il ajouter quelque chose? Je dois avouer que je ne suis pas objectif et que je suis bien heureux que le terme «enquête» s'accompagne maintenant du terme «sécurité». J'aurais aimé que l'acronyme soit un peu plus attrayant, mais je ne crois pas qu'on y puisse grand-chose.

**M. Angus:** J'aimerais brièvement expliquer pourquoi je m'oppose à cette motion. Nous ne devons pas oublier que c'est le ministère qui est responsable du facteur sécurité; c'est lui qui est responsable de la mise en oeuvre de toutes les recommandations présentées par ce bureau. Je pense que nous ne rendons pas service à la population canadienne en lui faisant croire que ce groupe-ci—c'est-à-dire le bureau d'enquête—est responsable de la sécurité, alors qu'en réalité, c'est le rôle du ministère.

**Le président:** Je comprends votre point de vue. Mais cela ne me surprend pas. Je suis d'ailleurs heureux que le ministre ait décidé d'agir, parce que là, on parle du Bureau d'enquête sur les accidents de transport; on ne parle pas du ministère. À mon avis, cela couvre bien toutes les possibilités. D'autres remarques? Êtes-vous prêts à voter?

L'amendement est adopté

**Le président:** Nous sommes maintenant à la page 9 de votre liasse d'amendements, encore une fois à l'article 4, qui concerne le nombre de membres du bureau d'enquête.



## [Texte]

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, I move that clause 4 of Bill C-2 be amended by striking out line 6 on page 6 and substituting the following, "than seven full-time members appointed by the". I think this amendment is necessary in light of what we have been hearing in front of the committee and also in light of another amendment that will be put later about the quorum.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I disagree with this amendment. I think it is an amendment that has all the dressing and the appearance of moving in the right direction while going the wrong way. This started from the presumption that we had a number of different modes and different expertise to call upon. There were witnesses before us who said they wanted a certain number from the airlines, a certain number from the railways and a certain number from the marine sector. All of a sudden the committee started counting and there were more than five of these kinds of specialists expected to be before us.

Yet I think one of our most convincing and persuasive witnesses was the person representing the United States accident investigation and safety board, who gave the criteria of the importance of objectivity, with a commitment to safety and an understanding of public policy formation. He ranked technical skills as a criteria, but he ranked them last. He frequently used the word "collegiality" in his testimony and talked about the importance of it.

Mr. Chairman, this legislation is expected not only to do a thorough study, both academic and in terms of an accident investigation, but give the public confidence that there is safety in our transportation system. When we have a committee divided, as we have at the present time with our airline accident investigation board, we have a lack of public confidence. The larger you make your committee, the more you invite, almost by the nature of that committee, a guarantee and an assurance that there will be division within the committee itself.

I believe, partly out of my life experience and my training, that five is an effective group that will give a thorough enough study of any issue, will be able to handle the capacity, and yet will likely bring about the bonds of collegiality. It has the opportunity for dissent, if dissent is important and necessary, but will not stretch it to the point where we are almost expecting that in each case there would be a dissenting view. I think moving beyond five is inappropriate, Mr. Chairman.

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** I would speak against the amendment for many of the same reasons. If you move to a seven-member board, it is logical that you are going to have, as was mentioned by some of the witnesses, two people who are expert in each of the three modes. I

## [Traduction]

**M. Pronovost:** Monsieur le président, je propose que l'article 4 du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, à la ligne 5, page 6, de ce qui suit: «plus sept membres à temps plein nommés par». Je crois que cet amendement est nécessaire, étant donné les témoignages que nous avons reçus en Comité, et l'existence d'un autre amendement qui sera présenté tout à l'heure au sujet du quorum.

**M. Malone:** Monsieur le président, j'ai du mal à accepter cet amendement. À mon sens, c'est un amendement qui semble faire ce qu'on veut, alors que le résultat est exactement le contraire. Si nous avons présenté cet amendement, c'est parce que l'on présumait qu'on aurait besoin de faire appel à différents spécialistes. Plusieurs témoins nous ont fait valoir la nécessité d'avoir une représentation des compagnies aériennes, des chemins de fer et du secteur maritime. Tout d'un coup, le Comité s'est rendu compte que nous devons entendre plus de cinq spécialistes en tout.

Par contre, pour moi, l'un des témoins les plus convaincants et persuasifs était celui qui représentait le bureau américain d'enquête sur les accidents de transport, et qui a déclaré que les critères les plus importants étaient l'objectivité, un certain engagement à assurer la sécurité du public et une compréhension du processus de définition des politiques publiques. Il a également parlé des connaissances techniques, mais pour lui, c'était le critère le moins important. Il a souvent parlé de la collégialité, et a beaucoup insisté sur son importance.

Monsieur le président, le but de ce projet de loi est non seulement de permettre des études et des enquêtes approfondies sur les accidents, mais aussi de rétablir la confiance du public en notre système de transport. Lorsqu'un comité est divisé en deux factions, comme c'est actuellement le cas de notre bureau d'enquête sur les accidents aériens, la confiance du public disparaît nécessairement. Plus le groupe est grand, plus on est sûr de semer la discorde entre les divers membres de ce groupe.

Si je me fonde sur ma propre expérience et sur ma formation, il me semble que cinq personnes représentent un groupe efficace, capable de bien approfondir une question et d'accepter une charge de travail parfois lourde, sans pour autant détruire cette collégialité si importante. Il y a toujours la possibilité, pour les membres d'un tel bureau, de ne pas être d'accord avec leurs collègues, mais à cinq, ils ne sont pas suffisamment nombreux pour qu'on doive s'attendre chaque fois à ce qu'il y ait une différence d'opinions. À mon avis, il ne convient pas du tout de dépasser cinq, monsieur le président.

**M. Atkinson (St. Catharines):** Je suis contre l'amendement pour certaines des mêmes raisons. Si l'on a un bureau d'enquête composé de sept membres, il est tout à fait logique, comme l'ont mentionné plusieurs témoins, d'ailleurs, d'avoir, au sein de ce bureau, deux spécialistes

## [Text]

have some concern, as Mr. Burnett mentioned, that these two members are going to have the area unto themselves and the other individuals are going to be looking to them.

The National Transportation Safety Board in the United States has five members, with only two having technical knowledge. In fact, it sounded almost as if Mr. Burnett was a traffic court judge in the United States who was concerned with driving-while-intoxicated offences, and he was appointed to the National Transportation Safety Board. Yet he learned about transportation and appeared to be a very effective chairman. Their board seems to work very effectively, without anybody getting technical in any one area and feeling that they had to take over that area themselves.

I think five is a number we should stick with. I also feel that five is enough to handle the various matters, and five is also a number where you could have dissent, as they do in the United States. It seems to function well there. I again would speak against seven members, and I urge everyone else to vote against the amendment and continue with the five-member board.

**M. Charles A. Langlois (député de Manicouagan):** Pour les mêmes raisons essentiellement, je ne suis pas d'accord sur l'amendement proposé. Ce qu'on doit rechercher ici, c'est une structure légère, bien organisée et efficace. Le fait d'ajouter deux membres au Bureau va contribuer à l'alourdir et entraîner des coûts additionnels. Je pense que la preuve a été faite que cet organisme peut fonctionner avec cinq membres. Cela fait un mois et une semaine qu'on étudie ce projet de loi. Est-ce qu'on a eu au Canada des accidents ou des événements qui ont nécessité l'intervention d'un grand nombre de membres du Bureau? Je ne le pense pas. On les a vus ici tout au long des délibérations. Cela veut dire que la charge de travail n'est pas si lourde. J'estime que cinq membres suffiront pour faire le travail qu'il y a à faire.

**The Chairman:** Just to facilitate discussion, Mr. Langlois mentioned a point that I think some members may be aware of. Because of the nature of this amendment that was formally moved by the government, I wanted some discussion. But the Chair is very firmly of the opinion that for one of the reasons Mr. Langlois mentioned, this amendment is out of order. Under Article 773.(7) of *Beauchesnes* it is out of order because it imposes a further charge upon the public purse in that you are paying for two more people. Some members may appreciate this can be remedied at report stage by an amendment and/or recommendation.

## [Translation]

pour chacun des trois secteurs. Comme M. Burnett l'a déjà dit, je m'inquiète de ce que ces deux spécialistes croient avoir le dernier mot sur toutes les questions intéressant leur domaine de spécialisation, et que les autres soient obligés d'accepter leur point de vue.

Le bureau d'enquête américain n'a que cinq membres, dont deux sont des experts techniques. En fait, on avait plus ou moins l'impression que M. Burnett avait été juge d'une cour saisie d'infractions routières aux États-Unis, et qu'il avait eu à se préoccuper surtout d'infractions commises par des gens qui conduisaient en état d'ébriété; eh bien, il a été nommé au bureau d'enquête national sur les accidents de transport. Il a d'ailleurs beaucoup appris dans ce domaine et semblait être un président efficace. Leur bureau semble fonctionner très efficacement aussi, sans qu'une personne se spécialise exclusivement dans un domaine technique particulier, à l'exclusion de tous les autres.

Je pense qu'on devrait donc s'en tenir à cinq. Un tel nombre suffit pour que le bureau puisse accomplir son travail, et en même temps, cela n'empêche pas qu'il y ait des différences d'opinions entre les membres, comme c'est le cas aux États-Unis. Cela semble bien fonctionner chez eux. Je suis donc contre l'idée d'avoir sept membres, et j'exhorte tous les autres membres du Comité à voter contre l'amendement et à garder la proposition originale, c'est-à-dire cinq membres.

**Mr. Charles A. Langlois (Manicouagan):** Basically for the same reasons, I do not agree with the proposed amendment. What we should be seeking here is an uncumbersome structure which is both well organized and effective. By adding two members to the board, we will be weighing it down and giving rise to additional cost. I think it has been proven that this organization can function with only five members. We have already been considering this bill for a month and a week. Have there been accidents or events in Canada that would have required the intervention of a board comprising many members? I do not believe so. They were here throughout our deliberations. I think we can conclude that the work load is not that heavy. I believe five members is adequate to carry out the work facing the board.

**Le président:** Pour faciliter la discussion, il convient de vous dire que M. Langlois a mentionné quelque chose dont certains membres du Comité sont peut-être déjà au courant. Étant donné la nature de cet amendement officiellement proposé par le gouvernement, je tenais à permettre une certaine discussion là-dessus. Mais le président est fermement convaincu, en raison d'un des arguments présentés par M. Langlois, que cet amendement est inadmissible. Aux termes de l'article 773.(7) de *Beauchesnes*, il est inadmissible parce qu'il entraîne des frais supplémentaires pour le Trésor, en ce sens qu'on doit payer deux personnes de plus. Certains membres comprendront qu'il y aura moyen de régler ce problème à l'étape du rapport en présentant un amendement ou une recommandation.



[Texte]

**Mr. Angus:** I want to speak in favour of the change. As my colleague has just whispered in my ear, it is not up to us to decide the degree of remuneration of the members of the board. The government, within the envelope they have available to them, could decide to spread the dollars available over seven positions rather than five.

**Mr. Langlois:** Do you think so?

**Mr. Angus:** So I do not think we have to worry about whether or not this is an item that is out of order.

**The Chairman:** That is an ingenious way to get around a royal recommendation, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** That is right.

**The Chairman:** Why do we not start a republic?

**Mr. Angus:** That the government themselves have seen fit to submit and move the motion seems to indicate to me that the government is prepared to take whatever steps are appropriate for the additional funds, so I do not think we should have to worry about whether this is in order or not. I think we should make the decision whether we as a committee think that seven, as opposed to five, or as opposed to nine, which was also suggested during discussions here, is the appropriate size of the board.

• 0940

Based on all the input we have received during our hearings, I think there is enough work out there for a larger board, in the sense that we have three main modes and a secondary mode that are covered by the legislation, the board will not necessarily be operating at full complement on every aspect of every investigation, and providing for seven members allows a small subgroup to review the ongoing course of a particular investigation, hopefully the full board making the final decision on the recommendations and the results of the investigation.

I am not worried about debate. Debate is very healthy. We have seen within this committee where in a non-partisan way we have debated the principles, which do not have any ideological base but are based on common sense and how we think things should work. If from time to time the board has a split decision, so be it. It is up to the board members themselves to decide how far they wish to pursue that split decision.

Anyway, Mr. Chairman, we are supporting this particular amendment.

**Mr. Comuzzi:** I was going to suggest, Mr. Chairman, on a point of order, that it seems there is some dispute about the number of board members on that side of the room. An amendment has been brought in by the minister, and perhaps we should listen to the minister now and find out the reason why they have made this recommendation.

**Mrs. Martin:** I would just as soon hear Mr. Tobin's comments first, if I may.

[Traduction]

**M. Angus:** Je tiens à vous dire que je suis en faveur de la modification. Comme mon collègue vient de me le dire à l'oreille, ce n'est pas à nous de déterminer la rémunération des membres du bureau. Le gouvernement est tout à fait en mesure, grâce à son système d'enveloppes budgétaires, de partager les fonds disponibles entre sept postes plutôt que cinq.

**M. Langlois:** Oui, vous croyez?

**M. Angus:** Ainsi, je ne pense pas qu'il y ait lieu de se demander si cet amendement est admissible ou non.

**Le président:** C'est une façon ingénieuse de contourner une recommandation royale, monsieur Angus.

**M. Angus:** Oui, tout à fait.

**Le président:** Pourquoi ne pas fonder une république?

**M. Angus:** Si le gouvernement a cru bon de présenter cet amendement, il me semble que le gouvernement est prêt à prendre les mesures qui s'imposent pour obtenir les fonds supplémentaires; ainsi, je ne vois pas pourquoi on se demanderait si cet amendement est admissible ou non. Nous, en tant que Comité, avons à décider si nous pensons que le bureau d'enquête doit être composé de sept personnes plutôt que de cinq, ou encore de neuf, comme certains témoins l'ont suggéré pendant nos délibérations.

D'après tout ce que nous avons entendu pendant nos audiences, il y a suffisamment de travail pour justifier une commission plus importante, puisque la loi porte sur trois modes de transport principaux et un mode secondaire. Tous les membres du bureau ne s'occuperont pas forcément de tous les aspects de chaque enquête et, avec sept membres, un petit groupe peut s'intéresser aux détails d'une enquête, la décision finale étant prise par l'ensemble du groupe, sur recommandation.

Le débat ne m'inquiète pas, c'est très sain. D'ailleurs, au sein de notre Comité, il nous est souvent arrivé de discuter de principes de façon non partisane, de principes qui n'ont pas une base idéologique, mais qui reposent sur le bon sens. Si le bureau n'est pas toujours d'accord à l'unanimité, très bien. C'est aux membres du bureau de décider jusqu'où ils veulent aller.

De toute façon, monsieur le président, nous sommes en faveur de cet amendement.

**M. Comuzzi:** Monsieur le président, j'allais invoquer le Règlement et faire observer que, de notre côté, nous ne sommes pas tous d'accord sur le nombre de membres du bureau. Un amendement a été déposé par le ministre, qui pourrait peut-être nous expliquer les raisons de cette recommandation.

**Mme Martin:** Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, j'aimerais mieux entendre les observations de M. Tobin d'abord.

[Text]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I support the amendment moved by the government. I know we are not discussing it. There is an amendment moved by—

**The Chairman:** Same thing.

**Mr. Tobin:** Well, same thing, except it has a paragraph (b) to it, which talks about five temporary members to supplement a full-time board. The reason I draw our attention to that is that the whole concept of the possibility of temporary members was raised not only by Ian and Les but by witnesses who came here and who had some concern about a five-member board.

Having looked at both amendments, I had intended to be very supportive of the government amendment. I believe a seven-member board is not only necessary because seven can function better than five, which some members think is the argument, but also because we are dealing with human beings, who, from time to time, as is the case with all frail human beings, develop sicknesses and reasons why they cannot be available to serve at a given time. This is a multi-modal board, involving a series of modes, not all of which require an equal amount of attention, because of the nature of the mode in question. One would not argue that the amount, for example, of work to be done on pipelines or incidents at pipelines—thank God, hopefully—will require as much time or energy as attention as, for example, the aviation side. I think what a seven-member board does is it recognizes the disproportionate nature of the workload across modes, gives the new board an opportunity to assign directors somewhat direct responsibility on the basis of the disproportionate work of each of the modes, and also allows for the kind of concern Mr. Angus had when he moved subamendment (b), which called for the appointing of some temporary members.

I think it is perfectly in order to have a seven-member board. The government obviously heard testimony, as we did... and I do not think, with great respect, it is our primary consideration, notwithstanding the technical side of it being in or out of order, that it is going to cost more money to have two more board members. Surely when it comes to safety that cannot be. And this is what this is all about: an accident. And we are going to change the name to "and Safety Board". That cannot be our primary consideration.

**The Chairman:** Actually, this idea of Mr. Angus that just because you have too many... that two more are not... We are not going to get involved in the area of dollars and safety on this. We have to follow certain procedures. That is why the Chair has made the suggestion. But I would like members to address the point on this argument that some members have made, that because of the scope of the work and all the activities and the modal concept of the board five as a number is horrendously small and seven is going to cure all the defects. We have the very clear evidence of Mr. Burnett of

[Translation]

**M. Tobin:** Monsieur le président, je suis en faveur de l'amendement déposé par le gouvernement. Je sais qu'il n'est pas en discussion, mais qu'un amendement proposé par... .

**Le président:** Même chose.

**M. Tobin:** C'est la même chose, à cette exception près qu'il y a un paragraphe b) où l'on mentionne cinq membres qui viennent compléter le bureau constitué de personnes qui travaillent à temps plein. Si j'attire votre attention sur ces détails, c'est que Ian et Les ne sont pas les seuls à avoir soulevé la possibilité de membres temporaires; d'autres témoins nous ont dit qu'un bureau de cinq membres leur semblait insuffisant.

Après avoir étudié les deux amendements, j'avais l'intention de soutenir l'amendement du gouvernement. Je suis convaincu qu'un bureau de sept membres est nécessaire, non seulement parce que sept personnes fonctionnent mieux que cinq—ce qui semble être l'argument déterminant pour certains d'entre vous—mais également parce qu'il s'agit d'êtres humains qui, de temps en temps, vont être malades, ou dans l'impossibilité de travailler. Ce bureau s'occupe de plusieurs modes de transport qui, de par leur nature, n'exigent pas tous la même attention. On peut s'attendre, par exemple, à ce que les pipelines ou les incidents qui mettent en cause des pipelines soient moins fréquents—Dieu merci, espérons que cela va continuer—que les accidents d'aviation. Avec sept membres, on reconnaît que la charge de travail est loin d'être la même pour chaque mode de transport, et le nouveau bureau pourra donner aux directeurs des responsabilités directes en tenant compte de cette disproportion. Cela nous ramène également aux préoccupations de M. Angus, qui a proposé le sous-amendement b) sur la possibilité de nommer des membres temporaires.

A mon sens, un bureau de sept membres est tout à fait justifié. Le gouvernement a entendu les témoignages que nous avons entendus, et le fait que deux membres supplémentaires coûteront plus cher ne devrait pas être déterminant, indépendamment des aspects techniques de la question, du caractère recevable de la modification. Lorsque la sécurité est en cause, c'est une considération qu'on ne saurait retenir. Or, c'est justement ce qui nous préoccupe, les accidents. Nous allons d'ailleurs changer le nom et parler de «sécurité»; dans ces conditions, cela ne saurait être une considération majeure.

**Le président:** En fait, M. Angus pense que ce n'est pas parce qu'il y a trop... que deux personnes ne sont pas plus... Nous n'allons pas entrer dans des considérations d'argent et de sécurité. Nous devons suivre une procédure. C'est la raison de notre suggestion. Cela dit, j'aimerais savoir ce que les députés pensent de cette suggestion de leurs collègues, étant donné la nature du travail, l'importance des activités et le fait que plusieurs modes de transport sont en cause: pour toutes ces raisons, cinq personnes, c'est vraiment très peu, et sept, ça devrait régler tous les problèmes. M. Burnett, des États-Unis,



[Texte]

the United States with the same number of employees, roughly, on staff as the new board is going to have in this country. They appear to work with five. But of course they work, as his evidence stated, at not getting segregated into different modes. It is a more general approach.

• 0945

**Mr. Tobin:** With respect, as good a witness as Mr. Burnett was, and as interesting as he was, I do not think we can conclude that we are suddenly experts on the American board.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Tobin:** We can come to the conclusion that it works well, because Mr. Burnett, who is the chairman, says it works well. If he were to say otherwise, I would be shocked. Mr. Burnett is also on record in the United States as suggesting that in certain modes, particularly on the air side, there has been a dramatic reduction in the level of safety.

**The Chairman:** He was not talking about the board. He was talking about airlines and carriers—

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, if I were to ask you how your committee works most days, you would probably tell us that, with the exception of Tobin, it works very well, and that would be expected from a chairman. So Mr. Burnett would make the same comment about his job and his board. I think we have to keep it in perspective.

**Mr. Benjamin:** I agree with the seven-member board, for all the reasons that have been cited. Frankly, I think as we go down the road a few years from now we will find that the amount of work they have to do will continue to grow.

As a matter of curiosity, I wonder if the the minister could tell us what the range of remuneration would be for a position of this kind. With regard to the National Transportation Agency and other boards like that, what would the low and the high pay be for these positions?

**Mrs. Martin:** I would like to speak to the amendment. As you recall, when we met previously, which was prior to the testimony from Mr. Burnett, I stated I felt that five members were more than sufficient for the board, but because of the discussion that had gone on—

**Mr. Benjamin:** That is right.

**Mrs. Martin:** —I was willing to entertain the possibility of seven members. I know Mr. Burnett's testimony and, as Mr. Tobin says, it is only one person. However, it did bring a different perspective to the committee, and from somebody who has been through the same operation that we are trying to set up.

I left that amendment in the package because I felt that we would get just the type of discussion that we are having today, and that is good and healthy to help us

[Traduction]

dont les effectifs sont à peu près équivalents à ceux de notre futur bureau, n'a pas laissé de doute dans notre esprit. Apparemment, cela fonctionne avec cinq personnes. Mais évidemment, comme il l'a expliqué, il s'arrange pour ne pas se cantonner à différents modes. La démarche est plus générale.

**M. Tobin:** M. Burnett s'est avéré un excellent témoin, très intéressant, mais il ne faudrait pas conclure pour autant que nous sommes devenus des experts sur le système américain.

**Le président:** C'est vrai.

**M. Tobin:** Nous pouvons conclure que le système fonctionne bien, car c'est ce que nous a dit M. Burnett, qui en est le président. S'il prétendait le contraire, cela me choquerait un peu. M. Burnett a également déclaré publiquement aux États-Unis que dans certains cas, en particulier dans le secteur aérien, le niveau de sécurité avait beaucoup baissé.

**Le président:** Il ne parlait pas du bureau. Il parlait des compagnies aériennes et des transporteurs. . .

**M. Tobin:** Monsieur le président, si je vous demandais comment votre comité fonctionne la plupart du temps, vous me répondriez qu'à l'exception de Tobin, tout va très bien, et de la part d'un président, la réponse serait tout à fait normale. Il est donc normal que M. Burnett ait fait ce genre d'observation sur son travail et sur son service. Il faut faire la part des choses.

**M. Benjamin:** Je suis d'accord pour un bureau de sept personnes, et cela, pour toutes les raisons qui ont été mentionnées. Franchement, je pense que d'ici quelques années, nous constaterons que leur travail ne cesse d'augmenter.

Par simple curiosité, le ministre peut-il nous dire quelle est l'échelle de rémunération pour ce type de poste? A l'Office national des transports, dans d'autres commissions de ce genre, comment ces postes sont-ils rémunérés?

**Mme Martin:** Je reviens à l'amendement; la dernière fois que nous nous sommes rencontrés, c'est-à-dire avant la comparution de M. Burnett, j'ai déclaré que cinq personnes, c'était plus que suffisant, mais puisque la discussion a ensuie. . .

**M. Benjamin:** C'est exact.

**Mme Martin:** . . . j'étais prête à étudier la possibilité de prévoir sept membres. Je connais le témoignage de M. Burnett et, comme M. Tobin l'a dit, M. Burnett est une personne parmi d'autres. Cela dit, il nous a donné une perspective différente, il nous a donné le point de vue de quelqu'un qui connaît bien un organisme comme celui que nous essayons de mettre sur pied.

Si j'ai conservé cet amendement, c'est justement pour encourager une discussion comme celle que nous avons aujourd'hui, une saine discussion qui devrait nous

[Text]

come up with the final decision. We drafted the amendment to include seven, prior to hearing Mr. Burnett and based on what we were hearing from the committee at that time.

I would like to reiterate that at that time I said I really felt that five were sufficient for the board, but I was willing to entertain the seven. It has been a good discussion this morning, but I think it is a matter of a vote among the board to decide how the majority feels. Should it be five or seven?

**Mr. Tobin:** Is someone going to move this or are we just discussing it?

**The Chairman:** Mr. Pronovost moved it.

**M. Pronovost:** C'est moi qui ai proposé cette motion, et ce n'était pas contraire au Règlement. Du moins, je ne le pense pas.

**The Chairman:** No, no, you did not speak against it. Others spoke against it. But he did not speak against it.

**M. Pronovost:** Je n'ai pas eu l'impression que c'était une motion qui était contraire au Règlement. De toute façon, dans le projet de loi, on ne mentionne nulle part le montant des salaires. À la lumière de l'ensemble des témoignages que nous avons entendus, il était assez clair dans mon esprit qu'on devait passer de cinq à sept. C'est pourquoi je maintiens assez fermement l'amendement que j'ai proposé sur cette question.

**The Chairman:** What was that last bit?

**Mr. Angus:** He said yes.

**M. Pronovost:** J'ai dit oui.

**The Chairman:** Okay. You still said yes. *Oui*.

**Mr. Malone:** I just want to respond to a comment from Mr. Angus. I made note here and I think this is a direct quote. He said, "Enough work out there for a larger board". You made my argument largely, but I might just add to it. When you talk about the United States versus Canada, and their board, they are dealing with 240 million people. We are dealing with about 26 million people here. Of course, there will be more and more work as time goes on, and there will be more use of transportation modes. But this is a decision-making body and you do not make that body larger and larger and larger as the work evolves. You make the numbers of technical people larger. To make the decision-making body larger and larger really thwarts the efforts of what this board is supposed to do.

• 0950

To stretch it by extreme, Mr. Chairman, we have on the one hand existing right today two judges each doing an individual investigation, which I think will have some confidence attached to them. Each one has a single person looking after an accident. No one would submit that you should have a multitude of people out there as a board

[Translation]

permettre de parvenir à une décision finale. Avant même d'avoir entendu M. Burnett, et d'après ce qui nous parvenait du Comité, nous avons déjà décidé de prévoir sept membres.

Je le répète, à l'époque, j'ai dit que cinq membres me paraissait suffisant, mais que j'étais prête à envisager sept membres. Ce matin, la discussion a été très intéressante, mais je pense qu'il faudrait voter pour déterminer ce que pense la majorité. Cinq ou sept personnes?

**M. Tobin:** Est-ce que nous poursuivons la discussion, ou bien allons-nous voter?

**Le président:** M. Pronovost a proposé l'amendement.

**Mr. Pronovost:** I was the one who moved this motion, and it was not out of order. At least, I do not think so.

**Le président:** Non, non, vous n'étiez pas contre, ce sont d'autres qui se sont prononcés contre. Mais lui ne l'a pas fait.

**Mr. Pronovost:** I did not feel it was out of order. In any case, in the bill, there is no mention of remuneration. In the light of everything we have heard, I had no doubt that we were going from five to seven. This is why I am holding onto my amendment.

**Le président:** Qu'est-ce que vous venez de dire?

**M. Angus:** Il a dit oui.

**Mr. Pronovost:** I said yes.

**Le président:** D'accord, vous continuez à dire oui. *Yes*.

**M. Malone:** Je reviens sur une observation de M. Angus. J'en ai pris note, et je crois le citer exactement. Il a dit: «Suffisamment de travail pour un bureau plus important». En fait, c'est tout mon argument, mais je vais y revenir tout de même. Quand vous comparez les États-Unis au Canada, vous oubliez que leur bureau doit s'occuper d'une population de 240 millions de personnes. Ici, nous sommes environ 26 millions de personnes. Évidemment, nous aurons de plus en plus de travail avec le temps, et au fur et à mesure que les transports s'intensifieront. Cela dit, c'est un organisme qui sera appelé à prendre des décisions, et on ne peut se permettre d'en augmenter la taille au fur et à mesure que le travail évolue. Il s'agit d'augmenter le personnel technique. Augmenter le nombre de décisionnaires, cela nuit, en réalité, au bon fonctionnement du bureau.

Pour vous donner un exemple extrême, monsieur le président, nous avons aujourd'hui deux juges qui président chacun une enquête à laquelle on aura confiance, j'en suis sûr. Dans chaque cas, une seule personne s'occupe d'un accident. Personne ne dirait qu'on a là une foule de gens constitués en bureau et



## [Texte]

trying to make a decision. When it comes to the principle of the optimum size, you are looking for the capacity for dissent without inviting dissent for the purpose of dissent alone. There is research evidence to demonstrate that once you start to get beyond five persons you invite dissent to take place by the nature of human interaction, and that will not give us confidence in the question of public safety.

**Mr. Fontana:** I am a little dismayed as to the logic of Mr. Malone and his preoccupation that with having seven is that you are going to invite dissent. That supposes that in fact seven people cannot get along. I think the issue is not whether or not you should be worried about dissenting viewpoints, because you could have dissenting viewpoints with five. You can have dissenting viewpoints with three.

It is rather peculiar the government wants to move to seven, because they saw the light until such time as the great messiah from United States came along and said you can operate under five much better than perhaps seven. It is rather peculiar to hear that the minister was in favour of going to seven, but the majority of the members of the government side saw the great merit.

The tremendous amount of work in investigation and safety that they will be looking at, considering quorums and representation, may very well put an onerous amount of responsibility and work on a five-member board. The compromise was to move to a seven—not to go to a nine, but to move to a seven—which would essentially put in place a good number of people that can probably work very well together.

One should not be worried that as you increase the numbers you may find there are going to be dissenters. Let us not be so worried about the fact that you might have dissenting people. Sometimes that is good. We would encourage, obviously, the full investigation and debate on all issues.

It is not up to the technical people, surely, to make those decisions. It is up to the board to make those tough decisions. Mr. Malone would suggest that you have a lot more technical people and fewer decision makers. That contrary to what this system is all about.

**Mr. Comuzzi:** I am not really committed yet as to whether it be five or seven members, but there is wording in that section that really causes me some concern. If the purpose of our in-depth clause-by-clause discussion is to prevent interpretations eventually going to court, perhaps you, or someone, or the minister can explain to me what "collectively knowledgeable" is.

**The Chairman:** We are dealing with clause four.

• 0955

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, I am also in favour of seven. While Mr. Burnett praised the work of his board, it was of

## [Traduction]

s'efforçant d'en venir à une décision. Pour ce qui est du principe de la taille optimale, on recherche la possibilité de dissensions sans rechercher ces dissensions pour eux-mêmes. Des recherches ont montré que, lorsqu'il y a plus de cinq personnes, cela attire les dissensions à cause de la nature même des interactions humaines, et cela n'est pas de nature à nous donner confiance lorsqu'il s'agit de la sécurité publique.

**M. Fontana:** Je suis un peu abasourdi par la logique de M. Malone, qui dit qu'un bureau formé de sept personnes, c'est une invitation à la dissension. On suppose par là que sept personnes ne sauraient s'entendre. À mon avis, la question n'est pas de savoir si l'on doit s'inquiéter ou non qu'il y ait des points de vue dissidents, puisqu'il pourrait y avoir dissidence parmi cinq membres. Il peut y avoir de la dissidence parmi trois membres.

C'est plutôt étrange que le gouvernement veuille modifier la composition du bureau, pour porter celle-ci à sept membres, car il voyait juste jusqu'à ce que le messie américain vienne nous dire qu'on travaille sans doute mieux à cinq qu'à sept. C'est étrange d'apprendre que le ministre préconisait un bureau de sept membres, mais la plupart des membres du côté gouvernemental de notre Comité ont vu le grand avantage de cette solution.

L'immense quantité de travail d'enquête et de sécurité qu'on va examiner, compte tenu des quorums et de la représentation, pourrait très bien imposer une lourde responsabilité et un lourd travail à un bureau de cinq membres. La solution de compromis a consisté à proposer un bureau de sept membres—non pas de neuf, mais de sept—ce qui, au fond, mettrait en place un bon nombre de personnes pouvant probablement travailler très bien ensemble.

On ne devrait pas s'inquiéter de trouver des dissidents si l'on augmente le nombre des membres. Ne nous inquiétons pas trop de l'éventualité des dissidences. C'est avantageux, parfois. Nous encouragerions, de toute évidence, des enquêtes et des débats approfondis sur toutes les questions.

Il n'appartient sûrement pas aux techniciens de prendre ces décisions. Les décisions difficiles relèvent du bureau. M. Malone préconise plus de techniciens et moins de décisionnaires. Cela est contraire à la raison d'être même de ce système.

**M. Comuzzi:** Je ne suis pas encore fixé quant à savoir s'il faut cinq membres ou sept, mais une partie du libellé de l'article me préoccupe quelque peu. Si notre étude article par article en profondeur vise à empêcher que des interprétations en viennent à être soumises aux tribunaux, peut-être que vous-même, quelqu'un d'autre, ou le ministre, pourriez m'expliquer le sens de «possèdent collectivement la compétence voulue».

**Le président:** Il s'agit de l'article 4.

**M. Keyes:** Monsieur le président, je suis aussi en faveur de sept. M. Burnett a loué le travail de son bureau, mais

*[Text]*

course a biased observation, but he also congratulated us, I believe, for having the much larger support and the staff that are needed to carry out the task properly.

Realistically, if one is to follow Mr. Malone's reasoning on five being good and seven being bad because it is more, then unless I missed my mark, I do not see an amendment here that says, let us move it from five down to three because if you follow Mr. Malone's reasoning, three would be better than five.

**An hon. member:** One would be best.

**Mr. Keyes:** And one of course would be ideal. So I cannot follow Mr. Malone's reasoning on saying five is the ideal number.

**The Chairman:** We have had the question. We have had enough discussion. Perhaps as I understood the minister, Mr. Fontana, I think the minister was doing what the whole temper of this committee has been so far. The amendment was laid before the committee to have this type of discussion so that the minister can reflect upon the discussion.

I have the procedural problem which has nothing to do with dollars for safety or any of that hocus pocus, it has to do with a procedural problem. I have said—with advice to the Chair to be consistent, because I have said other things were out of order because they were out of scope.

This, in the opinion of the Chair, because of a lot of precedent of amending the number of board members. . . the inference is very clear that if you have more board members on a board, you are going to spend more money and therefore we have the general recommendation, the discussion, so the minister can reflect upon it.

I am going to suggest something a little unusual to the committee because as far as the Chair is concerned, this amendment is out of order and therefore we are not going to vote on the amendment. But it may be the desire of the committee, after we deal with Mr. Angus's amendment—which, as Mr. Hogan pointed out, is a little different—that the committee may decide. . . This is a little different, because it works usually that having had this type of discussion, the minister of any bill would reflect upon this before the report stage.

At report stage, as I said earlier, you can amend the bill to in effect take care of the procedural defect that is in it now. That is the way it is usually left—the way we leave it now—but because of this type of discussion. . . I perhaps should leave it just at that, but it might be—

**The Clerk of the Committee:** I feel you should.

**The Chairman:** The clerk thinks I should. But it might give impetus to the minister to make the change reflected in a lot of discussion. I do not know if it is majority discussion or not as to whether the committee has actually made the motion that the government consider amending

*[Translation]*

c'était évidemment une remarque tendancieuse. Il nous a pourtant félicités, il me semble, d'avoir le soutien et le personnel beaucoup plus nombreux qu'il faut pour mener la tâche à bien.

Pour être réaliste, si l'on veut suivre le raisonnement de M. Malone, qui dit que cinq, c'est bien, et sept, c'est mal parce que c'est plus, dans ce cas, à moins qu'il m'ait échappé, je ne vois pas d'amendement suggérant que l'on passe de cinq à trois parce que, selon le raisonnement de M. Malone, trois serait mieux que cinq.

**Une voix:** Le mieux, ce serait un.

**M. Keyes:** Et bien sûr, un, ce serait l'idéal. Par conséquent, je ne saurais suivre le raisonnement de M. Malone voulant que cinq soit le chiffre idéal.

**Le président:** Nous avons eu des questions. Nous avons eu un débat suffisamment long. Si je comprends bien le ministre, monsieur Fontana, il voulait connaître l'opinion générale du Comité dans ses travaux jusqu'à présent. Le Comité a été saisi de l'amendement voulant que nous ayons un débat de ce genre pour que le ministre puisse tenir compte de ce débat.

Je dois régler un problème de procédure qui n'a rien à voir avec les dollars à consacrer à la sécurité, ni avec aucun détail de ce genre. J'aimerais que les conseils fournis au président soient uniformes. En effet, j'ai déjà dit que d'autres points étaient irrecevables, car ils échappaient au cadre de la discussion.

Le président juge que, compte tenu de tous les précédents portant sur la modification du nombre de membre du bureau. . . la conclusion est claire: si les membres du bureau sont plus nombreux, il va se dépenser plus d'argent, et c'est pourquoi nous avons la recommandation générale, la discussion, pour que le ministre puisse réfléchir à la question.

Je vais suggérer quelque chose d'inhabituel au Comité, car, à titre de président, je juge que cet amendement est irrecevable et que, par conséquent, nous n'allons pas le mettre aux voix. Mais peut-être le Comité désirera-t-il procéder de quelque autre manière après que nous nous serons occupés de l'amendement de M. Angus. Comme M. Hogan l'a souligné, cet amendement est quelque peu différent, en ce sens que d'habitude, après un débat de ce genre, le ministre qui présente un projet de loi réfléchit à la question avant l'étape du rapport.

A cette étape, comme je l'ai dit plus tôt, on peut modifier le projet de loi pour s'occuper du défaut de procédure qui s'y trouve actuellement. Habituellement, on en reste là - et c'est ce que nous faisons - mais étant donné le débat que nous avons eu. . . Peut-être devrions-nous en rester là, mais il se pourrait. . .

**La greffière du Comité:** C'est mon avis.

**Le président:** La greffière est d'avis que je devrais décider que nous en resterons là. Mais cela pourrait encourager le ministre à faire le changement qui a été suggéré pendant une grande partie du débat. La majorité des membres considèrent peut-être que le Comité a



[*Texte*]

the royal recommendation to do what the amendment intends to do, even though we cannot do it that way now—if you see what I mean.

**Mr. Angus:** Just on a point of order, Mr. Chairman, when is the appropriate time—during clause-by-clause in committee to make those kinds of motions, at the end of the discussion of the bill and separate from the bill, or at any time during the process?

**The Chairman:** There is no time, because it is very rarely done. It is usually not done at all. And usually the minister digests the discussion here, and certainly if we were going to do it here, it is going to be done now, so we do not go through all this discussion at the end of the bill.

**Mr. Angus:** Okay.

**The Chairman:** Members may want to leave it the way it is because the motion is not acceptable in terms of procedure. The minister has heard the discussion and you put finality to it in one sense if the committee does not vote to recommend this to the minister. The minister has been very open here today.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, we do not at all dispute your ruling about the motion being in or out of order, but you are noting—it goes without saying—that nothing prevents anybody, when the bill goes back—

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Tobin:** —to the House, from seeking to have this amendment accepted by the Chair and debated in third reading.

**The Chairman:** Yes, that is right, and I think that is the way it should be left.

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Chairman, it seems to me with the new rules and the so-called new independence of standing committees that the committee should go to whatever lengths it has to go to in order to make sure the House gets the views and the sense and the wishes of the committee.

**The Chairman:** That is what I was throwing out there, once.

**Mr. Benjamin:** If at report stage the Speaker wanted to rule this out of order, that is fine; that is up to the Speaker. But I think the Chair should be somewhat kind or—

• 1000

**The Chairman:** Receptive.

**Mr. Benjamin:** —quietly overlook the whole matter of the spending of more money. I still think Mr. Angus was perfectly correct. This is why I asked the minister if she could give us an idea of the range of remuneration for

[*Traduction*]

effectivement proposé que le gouvernement envisage de modifier la recommandation royale pour réaliser l'objectif de l'amendement, mais nous ne pouvons pas procéder de cette manière à l'heure actuelle - si vous me suivez.

**M. Angus:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. A quel moment convient-il de présenter des motions de ce genre? Au cours de l'étude article par article au comité, à la fin de l'étude du projet de loi et dans une partie distincte de la loi, ou à n'importe quel moment du processus?

**Le président:** Il n'y a pas de meilleur moment, car cela se fait très rarement. Habituellement, cela ne se fait pas du tout. Et habituellement, le ministre réfléchit au débat qui a eu lieu ici. Certes, si cela doit se faire ici, il faut que ce soit maintenant, pour que nous ne reprenions pas toute cette discussion à la fin du projet de loi.

**M. Angus:** D'accord.

**Le président:** Les membres veulent peut-être que nous en restions là, car la motion n'est pas recevable sur le plan de la procédure. Le ministre a entendu le débat, et vous y avez mis le point final d'une certaine manière si le Comité ne vote pas sur la motion d'en faire une recommandation au ministre. Le ministre s'est montré très ouvert ici, aujourd'hui.

**M. Tobin:** Monsieur le président, nous ne contestons aucunement votre décision voulant que la motion soit recevable ou non, mais vous notez—cela va sans dire—que rien n'empêche qu'il soit, lorsque le projet retournera...

**Le président:** C'est exact.

**M. Tobin:** ... à la Chambre, d'essayer de faire accepter cet amendement par le président de la Chambre pour qu'il soit débattu en troisième lecture.

**Le président:** Oui, c'est exact, et je crois que nous devrions en rester là.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il me semble que, compte tenu des règlements et de ce qu'on appelle la nouvelle indépendance des comités permanents, notre Comité devrait tout faire pour que la Chambre soit mise au courant des vues, des opinions et des désirs du Comité.

**Le président:** C'est ce que j'ai déjà dit à un certain moment.

**M. Benjamin:** Si, à l'étape du rapport, le président de la Chambre veut juger la motion irrecevable, d'accord; cela relève du président de la Chambre. Mais, à mon sens, le président de notre Comité devrait faire preuve d'une certaine bienveillance, ou bien...

**Le président:** Indulgent.

**M. Benjamin:** ... et ne pas s'attarder aux dépenses supplémentaires. J'estime que M. Angus a raison. C'est pourquoi je demande à la ministre si elle ne pourrait pas nous donner une idée de la rémunération approximative

[Text]

people in those kinds of positions. I suspect that instead of paying them \$130,000, you would only pay them \$80,000 and that is plenty.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, let us—

**Mr. Benjamin:** I just admitted, Mr. Chairman—

**The Chairman:** Are you trying to suggest that if we increase the House of Commons—as we have increased it too large all ready—we are not going to spend more money? We have gone from 265 to 295, and we were 218 at one time. I suggest that the clear inference, common sense and political reality is that if you had more members, while you could divide up the same pie, I do not think you would be very happy with it. I certainly would not be very happy with that and I do not see any board members—

**Mr. Angus:** Make it a part-time job.

**The Chairman:** —agreeing with it. This thing is not going to be ended. I think we have had the discussion.

**Mr. Fontana:** Mr. Chairman, on a point of order, Mr. Benjamin has asked the minister for a range. I do not see any mention in the bill about remuneration or even a set dollar amount. I do not know how we can discuss whether or not it is going to increase expenditures for moving from five to seven because the bill does not talk about money.

**The Chairman:** Mr. Fontana, I am going to interrupt you, because you have to get clued in here. You have not been at all the hearings. Subclause 4.(6) talks about remuneration. That is in every bill. It talks about it in a general way.

**Mr. Fontana:** That is right; it says general amounts. So could we ask the minister to respond to the question of Mr. Benjamin as to what range the government has set aside for remuneration to boards? I am sure when she proposed the amendment—and she did propose this amendment for moving from five to seven—it must have been reasonable for her to believe that there was enough in the envelope to look after increasing the size of the board from five to seven.

We are arguing academically as to whether or not there is going to be an increase in costs when we do not know what that pay is going to be. Perhaps the minister could respond to the question first before we discuss whether or not this amendment is in order.

**The Chairman:** She has nothing to say about whether it is in order or not, Mr. Fontana. She can answer your question.

**Mr. Fontana:** Well, that is what I said, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Obviously in view of the discussion and the nature it is taking now, I wish the government had

[Translation]

prévue pour les membres du Bureau. J'imagine qu'au lieu d'un salaire de 130,000\$, un salaire de 80,000\$ serait amplement suffisant.

**Le président:** Monsieur Benjamin, soyons raisonnable. . .

**M. Benjamin:** Ce que je veux dire, monsieur le président. . .

**Le président:** Voulez-vous dire que si vous augmentiez le nombre de députés à la Chambre (on l'a déjà fait et nous sommes trop nombreux), vous garderiez la même assiette budgétaire? De 265, nous sommes passés à 295, et nous étions autrefois 218. Le simple bon sens veut que s'il y a plus de députés et qu'on conserve le même budget, vous ne serez manifestement pas très content de la situation. Moi-même, je ne le serais pas et je ne vois pas pourquoi les membres du Bureau. . .

**M. Angus:** Qu'ils soient à temps partiel.

**Le président:** . . . y consentiraient. Nous n'allons nulle part. La discussion est terminée, je crois.

**M. Fontana:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. M. Benjamin a demandé des chiffres à la ministre. Or, dans le projet de loi, je ne vois rien sur la rémunération ou un budget fixe. Nous ne pouvons pas dire comment nos décisions pourraient faire augmenter les dépenses du Bureau en portant le nombre de ses membres de cinq à sept, puisque le projet de loi ne parle pas d'argent.

**Le président:** Monsieur Fontana, je vous interromps pour faire une mise au point. Vous n'avez pas assisté à toutes les séances. Le paragraphe 4.(6) parle de rémunération. Ce genre de paragraphe figure dans tous les projets de loi et parle de rémunération d'une manière générale.

**M. Fontana:** Vous avez raison; on y parle de sommes globales. Il faut donc demander à la ministre de répondre à la question de M. Benjamin et de nous dire quelle somme le gouvernement affectera à la rémunération des membres du Bureau. Je suis persuadé que lorsqu'elle a proposé l'amendement portant de cinq à sept le nombre de membres du Bureau, elle devait savoir si son enveloppe budgétaire le permettait.

Nous spéculons sur une augmentation éventuelle des dépenses alors que nous ne savons même pas quel sera le salaire des membres. La ministre pourrait nous éclairer avant que nous décidions si cet amendement est recevable.

**Le président:** Elle ne peut pas se prononcer sur l'amendement, monsieur Fontana. Mais elle peut répondre à votre question.

**M. Fontana:** C'est ce que je disais, monsieur le président.

**Le président:** À entendre cette discussion et le ton qu'elle prend, on pourrait souhaiter que le gouvernement



[Texte]

never moved the amendment. I thought the government moved the amendment to have the general discussion, as we have had, which has been healthy. She will then reflect upon the discussion. As Mr. Tobin said, any member can move this amendment at report stage. Then the debate can go on again.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, could I make a suggestion that I think may be helpful in future? I say it not the slightest bit tongue-in-cheek. The Chair just referred to it. If in future we have amendments moved by the government in the government's name but which the government does not care to support and defend, can we be told that from the beginning? Then perhaps it would not be moved. We just had one hell of a long discussion about an amendment that—

**An hon. member:** We could put them all with the NDP ones.

**Mr. Tobin:** It seems to me that the government does not wish to defend the moat or anything else. We could have had this discussion on the next amendment, which is Mr. Angus's, which you may or may not rule out of order. I say it as a matter of process and not as a partisan comment.

**The Chairman:** I think Mr. Tobin makes a part of a point. However, going back to the first couple of amendments, there were some amendments moved right at the very start that were withdrawn very quickly.

**Mr. Tobin:** We withdrew them.

**The Chairman:** That is right. The difference is this: The government moved the amendment because the minister wanted to hear the general discussion. I think it is clear the government is not very firm one way or the other on it. The government is not, but the committee has some very firm ideas expressed.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I thought we set a good example by withdrawing amendments we did not intend to defend.

**The Chairman:** I rule the amendment out of order.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the minister was being most open and fair by saying that she would be content with seven but prefers five. She was leaving it for a decision of this committee. Therefore it is our job to decide, but you are not going to let us.

**The Chairman:** Basically. Members or the minister upon report stage can move an appropriate amendment that might reflect. I was suggesting a unique procedure whereby this committee may want to vote right now.

• 1005

**Mr. Tobin:** What is the procedure, Mr. Chairman?

[Traduction]

n'ait jamais voulu cet amendement. Je croyais que le gouvernement l'avait présenté pour avoir une discussion générale et productive, comme nous en avons déjà eu. Après la discussion, elle en tirera ses propres conclusions. Comme disait M. Tobin, cet amendement pourra être présenté de nouveau à l'étape du rapport et nous pourrions reprendre le débat.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais faire une suggestion qui pourrait nous être utile à l'avenir. Je le dis sans arrière-pensée, le président y a fait lui-même allusion. Si à l'avenir nous avons des amendements présentés par le gouvernement, au nom du gouvernement, mais que le gouvernement n'appuie pas et ne veut pas défendre, nous aimerions en être avertis dès le début. Auquel cas, ils ne seraient peut-être pas présentés. Nous venons d'avoir une discussion interminable au sujet d'un amendement qui...

**Une voix:** On pourrait les regrouper avec ceux des Néo-démocrates.

**M. Tobin:** Il me semble que le gouvernement ne souhaite défendre ni ses motions ni autre chose. Nous aurions pu discuter de l'amendement suivant, présenté par M. Angus et qui aurait pu être jugé recevable ou non. Mes commentaires ne sont pas partisans et ne visent que l'efficacité de nos délibérations.

**Le président:** Je crois que M. Tobin a partiellement raison. Toutefois, si on regarde les premiers amendements, on voit que plusieurs d'entre eux ont été retirés rapidement.

**M. Tobin:** Nous les avons retirés.

**Le président:** C'est vrai. Mais voici la différence: le gouvernement a présenté cet amendement parce que la ministre voulait entendre différents points de vue. Je crois qu'il est clair que le gouvernement n'a pas encore d'opinion ferme à ce sujet. Par contre, certains membres du Comité ont pu présenter la leur.

**M. Tobin:** Monsieur le président, nous avons donné l'exemple en retirant des amendements que nous ne voulions pas défendre.

**Le président:** Je déclare l'amendement irrecevable.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, la ministre a été très ouverte en déclarant qu'elle se satisferait de sept membres mais qu'elle préférerait un Bureau à cinq membres. Elle attendait la décision de notre Comité. Je crois donc que c'est à nous de décider, mais vous ne nous laissez pas faire.

**Le président:** En fait, les députés ou la ministre, à l'étape du rapport, peuvent présenter un amendement approprié sur cette question. J'aimerais suggérer une procédure spéciale permettant à notre Comité de passer au vote dès maintenant.

**M. Tobin:** Que dit la procédure, monsieur le président?

[Text]

**The Chairman:** That right now, since I do not accept the amendment because it involved a royal recommendation, the committee may want to have a motion to this effect: that while the amendment violates the royal recommendation, it is the opinion of the board that the committee should recommend that the government make a change in the royal recommendation—

**Mr. Tobin:** Move such a motion, Mr. Chairman.

**The Chairman:** —at the report stage.

**Mr. Angus:** I will second that.

**Mr. Tobin:** Moved and seconded.

**The Chairman:** I think the Speaker, in looking at this thing, could still rule the amendment out of order. But it may give it a little more weight if a committee so wished to move in a general way.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, Mr. Tobin has already moved, and I have seconded, that we inform the House that the committee recommends that the government give consideration to changing the number of board members from five to seven.

**The Chairman:** That motion is in order.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** We will not be voting on that, will we?

**The Chairman:** We are going to vote on it.

**Mr. Gray:** On the motion here?

**The Chairman:** The amendment of Mr. Pronovost is ruled out of order. There is a new motion brought by Mr. Angus, seconded by Mr. Tobin. Mr. Tobin moved that the government consider amending the royal recommendation to reflect a change in the board from five to seven. Are we ready for the question?

**Mr. Angus:** Are you being ruled out of order, Mr. Chairman?

**Mr. Tobin:** What is the latest news, Mr. Chairman?

**The Chairman:** The latest news is I am told by my clerk and my legal adviser that this motion is out of order. Because of dealing with the bill clause by clause, the only thing we can do is amend the clauses, amend the bill, and report the bill as amended. I must say, in listening to the clerk and her adviser, that I can see some sense in that. But I do not understand why a committee could not, after we dispose of the bill, come in and make a motion and send it to the minister. The argument is that the minister has already heard the debate.

We have not put the debate to a vote yet. Frankly, I think this would so determine it that the minister would not even have to think about it any more, if it was put. That is why I was developing this unique procedure. It would allow us to dispose of the specific amendment and

[Translation]

**Le président:** Actuellement, puisque je n'accepte pas l'amendement parce qu'il vise une recommandation royale, le Comité pourrait présenter la motion suivante: bien que l'amendement contrevienne à la recommandation royale, nous croyons que le Comité devrait recommander au gouvernement de modifier la recommandation royale. . .

**M. Tobin:** Présentez cette motion, monsieur le président.

**Le président:** . . . à l'étape du rapport.

**M. Angus:** Je l'appuie.

**M. Tobin:** Présentée et appuyée.

**Le président:** Je crois que le Président, en étudiant cette question, déclarerait tout de même que l'amendement est irrecevable. Mais il aurait certes plus de poids si le Comité voulait le présenter de manière générale.

**M. Angus:** Monsieur le président, M. Tobin, que j'ai appuyé, a déjà présenté une motion voulant que nous informions la Chambre du fait que le Comité recommande au gouvernement de porter le nombre des membres du Bureau de cinq à sept.

**Le président:** Cette motion est recevable.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Allons-nous voter sur cette question?

**Le président:** Nous allons passer au vote.

**M. Gray:** Sur cette motion?

**Le président:** L'amendement de M. Pronovost est déclaré irrecevable. Une nouvelle motion est présentée par M. Angus, appuyée par M. Tobin. M. Tobin propose que le gouvernement envisage d'amender la recommandation royale en fonction d'une modification du nombre des membres du Bureau qui est porté de cinq à sept. Etes-vous prêts pour le vote?

**M. Angus:** La motion est-elle déclarée irrecevable, monsieur le président?

**M. Tobin:** Alors, monsieur le président?

**Le président:** Mon greffier et mon conseiller juridique m'informent que la motion est irrecevable. Puisque nous sommes à l'examen des articles du projet de loi, nous ne pouvons qu'amender ces articles, amender le projet de loi et faire rapport du projet de loi modifié. Je crois que les conseils du greffier et de son conseiller sont judicieux. Mais je ne comprends pas pourquoi le Comité ne pourrait pas, après avoir étudié le projet de loi, revenir ici et présenter une motion à la ministre. En fait, la ministre a assisté à nos discussions.

Nous n'avons pas encore voté. Franchement, nous pourrions régler la question et la ministre n'aurait plus à y repenser. C'est pourquoi je voulais utiliser cette procédure spéciale. Nous pourrions ainsi terminer l'étude de cet amendement et voir si le Comité voudrait faire une



[Texte]

then see if it was the wish of the committee to make recommendations beyond the clause-by-clause.

At this stage, though, it is out of order. I do not see why, but I did not want to reopen the whole debate. That is the only reason. I did not want to go through all of this debate after we disposed of the bill to come up with certain items—

**Mr. Benjamin:** What is the difference when we do it?

**The Chairman:** This is why I thought it was expedient to do it now.

**Mr. Angus:** I would like to move that the transport committee adjourn for five minutes for consideration of a report to the House dealing with a matter of the number of members of the Transportation Accident Investigation Board. Let us adjourn for five minutes and then come back.

**Mr. Tobin:** Just adjourn for two minutes, pass the motion, and come back again, clause by clause.

**Mr. Angus:** Separate meeting, separate report.

**The Chairman:** You can get around any rule.

**Mr. Angus:** That is right.

**The Chairman:** I mean, you can pervert or prostitute any rule. But anyway, we are in clause-by-clause.

**Mr. Gray:** If you have ruled the first motion and the second out of order, and we adjourn for five minutes or five days, we in favour of a five-member board instead of a seven are still not going to be shifted. There is no way that I will vote in favour of making a recommendation to the House to have seven members.

• 1010

**The Chairman:** Mr. Gray, you are quite right in a way, but what Mr. Angus was suggesting was another little change in the procedure to get at the same point, another way to skin the cat. Frankly, I am starting to get the sense of the meeting, and I think this could be determined one way or the other.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, this committee is being subjected to legal nitpicking. What the hell is the difference whether we do it right at this moment or do it when we finish dealing with the bill? It is six of one and half a dozen of the other.

**The Chairman:** I have heard the advice and I am not going to accept it. I am going to put the motion Mr. Tobin moved, seconded by Mr. Angus, that the government consider amending clause 4 at report stage to change the board from five to seven full-time members. The motion in general is not a clause-by-clause motion, it is just a recommendation to the government to consider that. You have heard the discussion. Any further questions?

[Traduction]

recommandation hors du cadre de l'examen article par article.

Mais à cette étape-ci, c'est impossible. Je ne vois pas pourquoi, mais je préférerais ne pas reprendre notre discussion. C'est la seule raison. Je ne veux pas qu'après avoir terminé l'examen du projet de loi, nous revenions sur certaines questions comme celle-ci.

**M. Benjamin:** Pourquoi ne pas y revenir plus tard?

**Le président:** Je croyais qu'il était préférable de régler cette question le plus tôt possible.

**M. Angus:** Je présente la motion suivante: que le Comité des transports ajourne pour cinq minutes afin d'étudier la présentation d'un rapport à la Chambre sur le nombre de membres du Bureau d'enquête sur les accidents des transports. Ajournons pour cinq minutes et revenons.

**M. Tobin:** C'est cela, ajournons pour deux minutes, votons sur cette motion, et revenons ensuite à l'examen article par article.

**M. Angus:** Séance différente, rapport différent.

**Le président:** Vous voulez contourner le Règlement.

**M. Angus:** C'est cela.

**Le président:** Évidemment, on peut pervertir tout règlement. Mais nous sommes à l'examen article par article.

**M. Gray:** Vous avez déclaré recevable la première et la seconde motion. Que nous ajournions pour cinq minutes ou pour cinq jours, les partisans d'un bureau à cinq membres plutôt qu'à sept resteront sur leur position. Je ne voterai pas en faveur d'une motion visant à recommander à la Chambre un Bureau à sept membres.

**Le président:** Monsieur Gray, vous avez raison d'une certaine manière, mais M. Angus suggérait une façon un peu différente d'arriver au même point. Honnêtement, je commence à me former une impression, et je pense que cela peut se décider d'une manière ou d'une autre.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le comité est la victime d'un excès de légalisme. Quelle différence cela peut-il bien faire que nous décidions maintenant ou que nous attendions d'en avoir terminé avec le bill? C'est du pareil au même.

**Le président:** J'ai bien entendu vos conseils et je n'en tiendrai pas compte. Je vais mettre aux voix la motion proposée par M. Tobin et appuyée par M. Angus demandant au gouvernement d'envisager de modifier l'article 4 à l'étape du rapport, pour changer la composition du Bureau de cinq à sept membres à plein temps. La motion n'entre pas véritablement dans le cadre de l'examen article par article, c'est simplement une recommandation faite au gouvernement. Vous avez suivi la discussion. Y a-t-il d'autres questions?

[Text]

Motion negated

**The Chairman:** I allowed a lot of discussion on the board because it was important for the committee to express their thoughts to the minister. The minister has heard all the thoughts and something extra. We now move on to the amendment of Mr. Angus. I rule that out of order too.

**Mr. Angus:** Well, you cannot do that before I move it. Mr. Chairman, I want to warn colleagues that I am going to slightly deviate. I do not want to go over old ground, so I am going to move a modified version, that clause 4 of Bill C-2 be amended by striking out line 7 on page 6 and substituting the following therefor:

The Governor in Council and the five temporary members appointed by the Governor in Council to hold office for a term and in accordance with conditions specified in the order making the appointment.

It is self-explanatory. We have debated it. We have heard witnesses on the need for back-up members. I am advised that the term "temporary" was used instead of "alternate" because "alternate" suggests direct replacement as opposed to "temporary", which gives you a broader consideration.

**Mr. Keyes:** Do temporary members cost money?

**Mr. Benjamin:** Not unless they are called in to work.

**The Chairman:** Do you want to ask the minister?

**Mr. Angus:** No.

**Mr. Benjamin:** Well I just wanted to remind the committee that quite a number of witnesses like this idea. So did Mr. Burnett, the last witness. He thought it would be very useful, because they have had occasions when they have been down to two members out of five because of illness and absence for other reasons. I think this is a worthwhile effort to make.

**The Chairman:** But you and I know, Mr. Angus, that although there is some desirable thing that might add to a bill, we still have to follow the rules of procedure, even in this day of emancipated committees. It is clear to the Chair with all the discussion we have that temporary members—no matter how worthwhile they may be—were not in the bill at second reading, and are therefore beyond the scope of the bill we are considering today clause by clause. Secondly, the inference that temporary members will involve some type of money also violates the royal recommendation. On those two grounds, This amendment—no matter how laudable at this stage—is ruled out of order. We are now on page 11.

[Translation]

La motion est rejetée

**Le président:** J'ai permis que l'on discute longuement de la constitution du Bureau parce qu'il est important que tous les membres du comité puissent faire connaître leur point de vue à la ministre. Elle a entendu tous les points de vue et plus. Passons maintenant à l'amendement de M. Angus que je considère également irrecevable.

**M. Angus:** Vous ne pouvez pas le juger recevable avant que je ne l'ai présenté. Monsieur le président, chers collègues, je vous préviens que ce ne sera pas tout à fait le même. Je ne veux pas revenir en arrière, et je vais donc présenter une version modifiée proposant que l'article 4 du projet de loi C-2 soit modifié en ajoutant à la ligne 6, page 6, ce qui suit:

et cinq membres à temps partiel nommés par le gouverneur en conseil pour un mandat dont la durée et les conditions sont fixés par le décret de nomination.

C'est clair. Nous en avons déjà discuté. Nous avons entendu les témoins nous dire qu'il était nécessaire de prévoir des suppléants. On me dit qu'il est préférable de parler de temps partiel plutôt que de suppléance, car suppléance suppose un remplacement direct, alors que «à temps partiel» permet une plus grande souplesse.

**M. Keyes:** Faut-il payer les membres à temps partiel?

**M. Benjamin:** Pas si on ne les appelle pas.

**Le président:** Voulez-vous poser la question à la ministre?

**M. Angus:** Non.

**M. Benjamin:** Je voudrais simplement rappeler au comité qu'un certain nombre de témoins ont trouvé l'idée bonne, c'était le cas notamment de M. Burnett, le dernier témoin que nous avons entendu. Il a trouvé que ce pourrait être très utile car, a-t-il dit, il est arrivé qu'il n'y ait plus au Bureau que deux membres sur cinq, les autres étant absents pour des raisons de maladie ou autre. Il me semble que cela vaut la peine d'essayer.

**Le président:** Mais vous et moi et M. Angus savons que même s'il y a des choses qu'il faudrait pouvoir ajouter à un projet de loi, nous en sommes non moins tenus de respecter les règles de procédures, même en cette époque d'émancipation des comités. Il m'est parfaitement clair après tout ce que nous avons dit que les membres à temps partiel—aussi désirable que soit leur présence—n'étaient pas prévus dans le projet de loi lorsqu'il a reçu deuxième lecture, et que par conséquent, leur inclusion dépasse le champ de nos compétences dans le cadre de cet examen article par article. Deuxièmement, le fait que l'ajout de membres à temps partiel pourrait occasionner des dépenses l'exclut de notre compétence. Pour ces deux raisons, l'amendement—malgré tout le mérite qu'il peut présenter—est jugé irrecevable. Nous voici maintenant à la page 11.



[Texte]

[Traduction]

• 1015

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I am not going to move this one because this is consequential to the whole debate over five versus seven, and I will reserve my right to move it in the House, hopefully having a government motion that makes the change.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus, for helping the Chair so we can make progress.

Colleagues, we are now on page 13, but still on clause 4.

**Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert):** Je propose que l'article 4 de la version française du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, aux lignes 9 et 10, à la page 6, de ce qui suit:

avis, possèdent collectivement les compétences voulues en matière de transport aérien, mari-

C'est simplement pour faire en sorte qu'il y ait concordance entre les versions française et anglaise.

**M. Pronovost:** C'est un amendement d'ordre technique. C'est simplement pour faire concorder la version française et la version anglaise. Je ne pense pas qu'il y ait de difficulté.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, on a point of clarification, we had this problem the last time we met. Can I have the English translation of what this line says?

**The Clerk:** If you read at the top, it says it is an amendment to the French version only.

**An hon. member:** It is the same as the bill.

**The Chairman:** It is strictly a technical amendment to make sure the—

**Mr. Keyes:** Housecleaning? Okay.

**The Chairman:** It is very much housecleaning in the bilingual way.

Amendment agreed to

**The Chairman:** On page 14 and 15, there are two amendments that are pretty similar. They are identical. But, Mr. Tobin, we have yours first, so would you so move?

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I move that we strike out line 15 on page 6 and substitute the following therefor:

exceeding seven years, but may be removed by

Mr. Chairman, this recommendation came to us by way of current members of the Canadian Aviation Safety Board. Mr. Chairman, I cannot be certain, but I recall that either Mr. Thorneycroft or Mr. Deschênes also talked about the importance of not only proper remuneration for members of the board but also an appointment time

**M. Angus:** Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de proposer cet amendement car il est corrélatif à celui proposant sept membres au lieu de cinq, et je me réserve donc le droit de le proposer à la Chambre, dans l'espoir que le gouvernement présente une motion en ce sens.

**Le président:** J'apprécie, monsieur Angus, votre collaboration qui nous permet d'avancer dans nos travaux.

Chers collègues, nous sommes maintenant à la page 13, mais toujours à l'article 4.

**Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert):** I move that the French version of clause 4 of Bill C-2 be amended by striking out lines 9 and 10 on page 6 and substituting the following:

avis, possèdent collectivement les compétences voulues en matière de transport aérien, mari-

It is simply to ensure that the French and English versions correspond.

**Mr. Pronovost:** It is a technical amendment. Its only object is to ensure that the two versions correspond. I do not think it creates any difficulty.

**M. Keyes:** Monsieur le président, nous avons déjà eu cette même difficulté lors de la dernière réunion. Pourrions-nous avoir la traduction en anglais de cette ligne?

**La greffière:** En haut de la page, vous pouvez voir que l'amendement ne touche que la version française.

**Une voix:** Cela dit la même chose que la version anglaise du bill.

**Le président:** C'est un amendement d'ordre purement technique pour s'assurer que. . .

**M. Keyes:** De l'intendance? Très bien.

**Le président:** C'est strictement une question d'intendance bilingue.

L'amendement est adopté

**Le président:** Aux pages 14 et 15 nous avons deux amendements qui se ressemblent beaucoup. Ils sont même identiques. Mais puisque nous avons le vôtre d'abord, monsieur Tobin, voulez-vous nous le présenter?

**M. Tobin:** Monsieur le président, je propose que l'on retranche la ligne 13, à la page 6, pour la remplacer par ce qui suit:

«inamovible, pour un mandat maximum de sept ans»

Monsieur le président, ce sont des membres actuels du Bureau canadien de la sécurité aérienne qui nous ont fait cette recommandation. Je n'en suis pas absolument certain, mais il me semble que c'était M. Thorneycroft ou M. Deschênes qui nous a dit combien il était important si nous voulions attirer et garder—mais d'abord bien sûr,

[Text]

long enough to attract and keep—but in the first instance, to attract—good people.

The other consideration, of course, that is very important is that this amendment would allow that at all times some members of the board who have had previous experience would remain members of the board by having a longer term of appointment.

Mr. Chairman, to the extent that there was comment in our testimony before this committee by people who commented on the term of office, I think most, if not all, recommended a seven-year appointment. I think it is an appointment that primarily will provide continuity, and second, will enhance the attractiveness of the position in terms of attracting good people.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, very briefly, we are supporting the amendment. It is identical to the one I would have moved had Mr. Tobin not been in a position to move his first.

We heard testimony particularly from one of the board members who indicated that, if you are from somewhere other than the National Capital Region—either coast, for example—and you have to make the economic decision to relocate to the National Capital Region in order to perform as a member of the board, in some cases you would need that extra time; you would need that extra commitment beyond five years. Even though I know the minister has the ability to reappoint, I think it gives the minister more flexibility, on the one hand, but can provide some security for a board member who still can be removed at any time with cause. It provides both parties with total flexibility.

• 1020

**The Chairman:** Mr. Angus mentioned that there is nothing wrong with reappointing members to the board to get five, seven, or more. I just wonder, Madam Minister, if you could tell members—I do not know if we had it from officials or not—as to the length of the suggested five-year term for this board and how that compares to the CASB, the CRTC, the NTA, and some other boards. The NTA is five, is it not?

**Mrs. Martin:** Yes. In clauses 4 and 5 we have covered the fact that a member is eligible for reappointment so you can have the continuity of the members who are performing on the board satisfactorily. On the continuous membership, wherever possible we would ensure, where it is practical to do so, that memberships would not all change at one time. You would not end the term of five years for every member and appoint five new members. The clause provides for continuity wherever possible. As there is eligibility for reappointment, as long as the individual is performing satisfactorily there is no reason

[Translation]

attirer—des gens compétents, de leur offrir non seulement de bons émoluments, mais également un mandat assez long.

En outre, et c'est bien sûr une considération très importante, cet amendement permettrait d'avoir toujours au sein du bureau des membres qui ont déjà de l'expérience, puisque leur mandat serait plus long.

Monsieur le président, la plupart, sinon tous les témoins qui ont abordé la question de la durée du mandat devant le comité ont recommandé un mandat de sept ans. A mon avis, cela permettra tout d'abord d'assurer une continuité au sein du bureau et deuxièmement, en rendant une nomination plus intéressante, permettra également d'attirer de bons candidats.

**M. Angus:** Très brièvement, monsieur le président, nous voulons manifester notre appui pour cet amendement. Il est identique à celui que j'aurais présenté si M. Tobin n'avait eu la parole le premier.

Un des membres du Bureau notamment nous a fait remarquer que pour les candidats qui n'habiteraient pas la région de la capitale nationale, qui viendraient d'une ou l'autre côte, par exemple, c'est une décision importante sur le plan économique que de venir s'installer dans la région de la capitale nationale, pour travailler au Bureau, et dans certains cas, un mandat plus long, qui aille au-delà de cinq ans, peut jouer. Même si le ministre peut renouveler un mandat, il me semble que d'une part cela lui donne davantage de latitude, tout en donnant d'autre part une plus grande sécurité aux membres, dont le mandat pourra cependant toujours être révoqué s'il y a motif. Cela laisse donc une entière liberté aux deux parties.

**Le président:** M. Angus a dit qu'il n'y avait rien de mal à reconduire les mandats des membres de façon à ce qu'ils siègent au conseil cinq, sept ans ou peut-être plus. Je me demande, madame la ministre, si vous pourriez nous dire—j'ignore si ce sont des fonctionnaires ou autres qui l'ont mentionné—si le mandat de cinq ans qui est proposé se compare avec celui des membres du BCSA, du CRTC, de l'ONT, et d'autres encore. Le mandat des membres de l'ONT est de cinq ans, n'est-ce pas?

**Mme Martin:** En effet. Les articles 4 et 5 du projet de loi prévoient que le mandat des membres peut être renouvelé, car ainsi nous pourrions garder au Bureau ceux dont le rendement est satisfaisant. Quant à la stabilité de l'effectif, nous essaierons, dans la mesure du possible, de ne pas changer tous les membres en même temps. Autrement dit, tous les mandats de cinq ans ne se termineront pas la même année pour nous obliger à nommer cinq nouveaux membres. C'est prévu dans le projet de loi. Comme il sera possible de renouveler le mandat des membres dont le rendement est satisfaisant, le



## [Texte]

why he could not stay for another five years, and it would be a ten-year appointment.

Amendment agreed to

Clause 4 as amended agreed to

On Clause 5—*Chairman*

**Mr. Angus:** Because of the decision we made at a prior meeting about the consequential amendments changing “Chairman” to “Chairperson”, this has been written, where it is making amendments to current wording, so we still use “Chairman”, on the understanding that the consequential amendment will take care of that.

I move that clause 5 of Bill C-2 be amended (a) by striking out lines 38 to 43 on page 6 and lines 1 to 10 on page 7 and substituting the following:

designate as Chairperson of the Board a full-time member who has demonstrated an understanding of the role of an investigatory body and has knowledge of the law and of due process but who does not necessarily meet the knowledge requirements set out in section 4.

(2) The Chairperson is the chief executive officer of the Board, has responsibility for the administration of the Board and shall act in accordance with the general policies, resolutions, rules, regulations of the Board and with the delegations made to the Chairperson by the Board.

(3) The Governor in Council shall, after consultation with the Board, designate one full-time member to be the Vice-Chairperson of the Board.

(b) by striking out lines 29 to 34 on page 7 and substituting the following:

man is vacant, the Vice-Chairperson shall act as Chairman.

We will have to make sure that the language is consistent all the way through.

In speaking to the amendment, it does a number of things. It basically follows the model proposed by now Supreme Court Justice John Sopinka in terms of how the chairperson of the board obtains his or her powers. This amendment, if accepted, will give the board itself the authority to delegate the powers regarding general policies, resolutions, rules, regulations of the Board, and to delegate to the chairperson, as opposed to the powers being provided to the chairperson directly by legislation.

We have had an ongoing debate. I have struggled with the question myself in terms of which is the best approach. On balance, I have made the decision that we should make it a collective body rather than a head and a group of what would appear to some to be advisers. Whether committee members agree or not, I think we have to make a conscious decision on which way it is going to be.

## [Traduction]

second mandat serait probablement de cinq ans également si bien qu'au total, les membres seraient nommés pour dix ans.

L'amendement est adopté

L'article 4 du projet de loi est adopté tel que modifié.

Article 5—*président*

**M. Angus:** À cause d'une décision prise lors d'une séance antérieure, un seul amendement remplacera partout le mot «Chairman» par le mot «Chairperson». Il est donc inutile de modifier chaque fois ce mot.

Je propose que l'article 5 du projet de loi C-2 soit modifié a) en remplaçant les lignes 34 à 38, page 6 et les lignes 1 à 13, page 7, par ce qui suit:

comme président un membre à temps plein qui est en mesure de faire état de sa compréhension du rôle d'un organisme d'enquête et qui connaît le droit et la procédure, mais qui ne répond pas nécessairement aux exigences de compétence prévues à l'article 4.

(2) le président est le premier dirigeant du Bureau; à ce titre il a la responsabilité de la gestion du Bureau et se conforme aux politiques générales, résolutions et règlements du bureau ainsi qu'aux délégations qui lui sont faites par celui-ci.

(3) le gouverneur en conseil choisit le vice-président, après consultation du Bureau, parmi les membres à temps plein.

b) en remplaçant les lignes 28 à 32, page 7, par ce qui suit:

présidence est assumée par le vice-président.

Nous devons nous assurer que les mêmes expressions sont utilisées tout au long du projet de loi.

Cette modification a plusieurs buts. Tout d'abord, on souhaite suivre ainsi le modèle proposé par M. John Sopinka qui est maintenant juge à la Cour Suprême, quant à la façon dont les pouvoirs sont confiés à un président. Si la modification est adoptée, le Bureau pourra lui-même déléguer au Président les pouvoirs concernant ces politiques générales, résolutions et règlements, par opposition aux pouvoirs qui lui sont dévolus directement par la loi.

Nous avons eu un long débat là-dessus. J'ai moi-même longuement réfléchi à ce que serait la meilleure solution. J'ai en fin de compte décidé d'en faire un organe collégial plutôt qu'un chef entouré d'un groupe qui pourrait sembler être des conseillers. Je ne sais pas si les membres du Comité sont d'accord mais je pense qu'il va falloir décider choisir de manière toute à fait délibérée la manière dont nous allons procéder.

[Text]

[Translation]

• 1025

**Mr. Tobin:** Perhaps it would help the discussion if we were to get on the substance of the bill.

To be consistent, Mr. Angus and Mr. Chairman, down in the (b) section you speak about striking out lines 29 to 34 on page 7 and substituting the following, “-man is vacant”. Should that not say “-person is vacant”?

**Mr. Angus:** The problem I had—and I was explaining it—was that because of the consequential amendments we have approved... but we are dealing with the existing document in front of us. So in order that members can follow it... I wanted it to say “-person” or “Chairperson” all the way through.

**Mr. Tobin:** But you begin by using the word “Chairperson” even though the current bill says “Chairman”. You may as well be consistent all the way through.

**Mr. Angus:** Actually, I had that scratched out and changed to “Chairperson” in my—

**Mr. Tobin:** Small point.

**The Chairman:** There has been a debate here at the chair, and talk about getting nit-picky and Mr. Benjamin... because of this very emancipated democracy we have at the table here, there was some thought from some quarters that part of this thing violated a certain rule. But I think I am going to allow the amendment, because “vice-chairperson” does not appear anywhere in the bill, but there is a section in it saying in the absence or incapacity of the chairman the Governor in Council shall, after consultation, appoint a chairman, or chairperson. But I must say, I think that is getting pretty technical. So I think we should have a discussion on the amendment.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I do not mean to be picky. I would ask that Mr. Angus be allowed to move the word “-person” rather than “-man”. Otherwise he has two definitions in the same clause. One is “Chairman” and one is “Chairperson”. Let us have it one or the other. It is a technical point, but an important one.

**Mr. Angus:** That is right. Perhaps the record will show just “shall act as Chairperson”.

**The Chairman:** Agreed.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I agree with the spirit Mr. Angus is putting forward, and I would like to follow in consort and say that is an amendment I could give some support to. But you, Mr. Chairman, had indicated a moment ago you were going to be a bit nit-picky, and I am going to try to see if I can outclass you.

**M. Tobin:** Peut-être cela faciliterait-il notre discussion si nous passions au fond même du projet de loi.

Pour être logique, monsieur Angus et monsieur le président, à l'alinéa b) vous proposez de supprimer les lignes 29 à 34, à la page 7, et de les remplacer par ce qui suit, dans la version anglaise, «-man is vacant». Ne devrait-on pas dire «-person is vacant»?

**M. Angus:** Mais ce qui est ennuyeux, et c'est cela que j'expliquais, c'est qu'étant donné les amendements corrélatifs que nous avons approuvés, mais ce qui nous préoccupe, c'est le document actuel que nous avons sous les yeux. Donc, pour que les membres puissent suivre... Je voulais que l'on mette, dans tout le texte, «-person» ou «Chairperson».

**M. Tobin:** Mais vous avez commencé par utiliser le mot «Chairperson» bien que le projet dise «Chairman». Il faudrait quand même assurer une certaine uniformité.

**M. Angus:** En fait, j'avais rayé cela et je l'avais remplacé par «Chairperson» dans mon... .

**M. Tobin:** Ça n'a pas grande importance.

**Le président:** Ici, à la présidence, il y a eu une discussion et quelqu'un a dit qu'on cherchait la petite bête et M. Benjamin... étant donné la démocratie avancée que nous constatons autour de cette table, certains avaient pensé qu'il y avait une contravention à une certaine règle. Je pense que je vais laisser passer l'amendement étant donné que le mot «vice-chairperson» ne figure nulle part dans le projet de loi, mais ce projet contient cependant un article selon lequel en cas d'absence ou d'empêchement du président, le gouverneur en conseil doit, après consultation, nommer un président ou «Chairperson». Mais je dois dire que la nuance est subtile. Je pense donc que nous devrions débattre l'amendement.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je ne cherche pas à couper les cheveux en quatre. J'aimerais qu'on permette à M. Angus de proposer l'utilisation du mot «-person» plutôt que du mot «-man». Sans cela, il y aurait dans la même disposition, deux définitions. L'une s'appliquerait au mot «Chairman» et l'autre au mot «Chairperson». Il nous faut choisir. C'est un point subtil peut-être, mais important.

**M. Angus:** C'est vrai, peut-être devrait-on faire figurer au compte rendu simplement l'expression, dans la version anglaise, «shall act as Chairperson».

**Le président:** Entendu.

**M. Malone:** Monsieur le président, je suis d'accord avec l'esprit de ce que propose M. Angus et j'aimerais le suivre dans cela pour dire qu'il s'agit là d'un amendement que je suis tout à fait disposé à appuyer. Mais vous, monsieur le président, avez dit il y a quelques instants que vous alliez couper les cheveux en quatre et je vais essayer de vous surpasser.



## [Texte]

I do not know what I find that runs against my grain about the word "chairperson", but I never get a very enthusiastic feeling about the switch from the old "adage" of "chairman" to this new notion of "chairperson", and I would much prefer we achieve the objectives I think we are trying to do by making reference to the word "Chair". I think it is a more appropriate expression, and I sense that in a good number of circles now that is taking place. I know in many of the universities across our country they are appointing chairs of various departments. While it may sound nit-picky, over a few years of experience I have come to have a much higher appreciation for appointing "chairs" of committees, "vice-chairs", and "neuterizing" the concept in that way.

**The Chairman:** I do not think you are aware that in one of the very first amendments we passed, perhaps before you even came into the room, we changed the word "Chairman" to "Chairperson". This would have been all very relevant then.

I agree. I am not excited about "chairman". Frankly, between "chairman" and "chairperson" I will take the personality of "person" rather than the wood of "chair". But we have already disposed of that. That is why we had this little problem in this amendment. Whether it was a happy disposal or not, as I say, I would take the personality of "person" rather than the wood of "chair". I think we have to keep a little personality in this life.

I am not against "chairman", of course. I think it is a sexless word. I do not think it is sexy. But other people do think otherwise.

• 1030

**Mr. Atkinson:** I have looked at this matter, and with respect, I cannot agree with Mr. Justice John Sopinka. In my opinion the problems have not arisen because of the organization of the board. They are endemic to that particular board at this particular time. I have some grave concerns about giving these powers currently vested in CASB and the chairman to the board members. I think it is going to flow down and any problems you currently have are to a large extent going to be exaggerated.

I think the current system as it functions under CASB is sufficient. I would give weight to the Hickling report and to the evidence that has been before us. As I say, I also looked at this matter and struggled with it, but I come down on the side of maintaining the current model. I would have some concerns if we go with the model outlined here, because I think it is going to create more systemic problems than we currently have.

## [Traduction]

Je ne sais pas pourquoi mais le mot «chairperson» me rebute un peu. Je n'ai jamais pu manifester beaucoup d'enthousiasme devant ce passage du vieux terme «chairman» à cette nouvelle idée de «chairperson» et je préférerais que nous atteignions les objectifs que nous essayons d'atteindre en utilisant plutôt le mot «Chair». Je pense que ce mot est plus juste et j'ai l'impression que dans bon nombre de milieux, c'est celui-là qui est retenu. Je sais que dans de nombreuses universités ce sont des «chairs» que l'on nomme à la tête des divers départements. Vous avez peut-être l'impression que je coupe effectivement les cheveux en quatre mais depuis un certain nombre d'années, j'ai développé une préférence pour le terme «chairs» pour signifier la présidence de comités et de «vice-chairs», ainsi rendant toute l'idée plus «neutre».

**Le président:** Vous n'avez pas l'air de savoir que dans un des premiers amendements que nous avons adoptés, peut-être avant que vous n'arriviez, nous avons remplacé le mot «Chairman» par le mot «Chairperson». Ce que vous dites maintenant aurait été très utile alors.

Je suis d'accord. Je n'aime pas beaucoup le mot «chairman». Franchement, entre «chairman» et «chairperson», je préfère retenir le côté personnel de «-person» plutôt que le bois du mot «-chair». Mais nous avons déjà réglé la question. C'est pourquoi nous avons eu ce petit problème à propos de cet amendement. Que la décision ait été heureuse ou non, je répète que je préfère l'aspect personnel du mot «person» au bois du mot «chair». Je pense que, dans la vie, il faut personnaliser un peu plus.

Je ne suis pas opposé au mot «chairman», bien sûr, et pour moi, c'est un mot sans orientation sexuelle particulière. Je ne pense pas que ce soit un mot témoignant d'un parti pris sexuel, mais d'autres personnes ont sur ce point une opinion différente.

**M. Atkinson:** J'ai examiné la question et, sauf le respect que je lui dois, je ne suis pas d'accord avec le juge Sopinka. À mon avis, ces problèmes ne découlent pas du mode d'organisation du Bureau. Ce sont les problèmes qui, à l'heure actuelle, sévissent au sein de ce bureau. J'hésiterais beaucoup à conférer aux membres du Bureau les pouvoirs dont sont investis à l'heure actuelle le BCSA et son président. Je pense que tout cela peut être transmis de haut en bas et que les problèmes que vous éprouvez à l'heure actuelle seront grossis.

Je pense que le système actuel tel qu'il fonctionne dans le cadre du BCSA suffit. J'accorde pas mal de poids au rapport Hickling et aux éléments d'information qui nous ont été soumis. Moi aussi j'ai examiné la question, je m'y suis attaqué mais, en fin de compte, j'estime préférable de conserver le modèle actuel. J'hésiterais beaucoup à m'aligner sur le modèle exposé ici car je pense que nous allons, par rapport à ce que nous avons à l'heure actuelle, multiplier les problèmes systémiques.

[Text]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the minister already has certain powers to delegate to whoever is made chairman. I know all members of this committee give great weight to the opinion of the Canadian Airline Pilots' Association who appeared before us. These are the fellows who are doing it every day for us. It is their position that the board should act as a collectivity. The broad powers given to the chairman in clause 5 will reduce the effectiveness of the role of other board members and the board as a whole and perpetuate the problem that existed under CASB, with powers vested in one individual rather than the board as a whole.

Surely the chairman must act on behalf of the board, not on behalf of the chairman. If the powers of the chairman have been approved of by the board, the whole board is responsible, not just the chairperson and the minister. Surely we cannot take lightly the feelings of the air traffic controllers and the pilots—two very important witnesses to this matter. I hope the committee will want to agree that you cannot just have one czar, with all the powers granted to him by a minister, and leave the board to do as they are told by one person, without responsibility and without a role to play in allocating powers and duties to the chairperson. That seems to me to be the wrong way to go about it. That can lead to nothing but grief. Whatever powers the chairman has are powers given to him by the board as a whole by majority decision or unanimous or whatever. It seems to me that has to be in this bill so we do not get into the kinds of troubles we got into before.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I agree with what the Chair just said. This is indeed one of the most important clauses in the bill, and it will have a considerable impact on how well the committee functions.

I want to say to Mr. Atkinson, whom I listened to very carefully, that we on this side have certainly looked at both sides of the equation. I think everybody who appeared before us—the current chairman, the previous chairman, board members, indeed the chairman of the United States board. Mr. Burnett—stressed that there is nothing wrong with dissent. The difficulty comes when dissent is publicized in such a way or becomes a matter of public debate that the credibility is called into question, notwithstanding the value of the dissent of the board as a whole.

• 1035

I want to make the argument in response to Mr. Atkinson, who I think spoke very well for his point of view, that a chairman vested with the authority of the board will not only have all the powers consequently described in clause 2, but he has the moral authority of

[Translation]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le ministre possède déjà, vis-à-vis du président, un certain pouvoir de délégation et je sais que tous les membres de ce comité donnent beaucoup de poids à l'opinion formulée par l'Association canadienne des pilotes de ligne dans son intervention. Ce sont des gars qui dans le quotidien travaillent dans notre intérêt et ils estiment que le Bureau devrait avoir une action collégiale. Les larges pouvoirs conférés au président dans l'article 5 réduira l'efficacité du rôle des autres membres du Bureau et ce bureau lui-même et tendra à perpétuer le problème qui existait déjà dans le cadre du BCSA, l'autorité étant confiée à un individu plutôt qu'à l'ensemble du Bureau.

Il est clair que le président doit agir au nom du Bureau et non en son nom propre. Si les pouvoirs du président ont été approuvés par le Bureau, c'est l'ensemble de ce dernier qui est responsable et non seulement le président et le ministre. Nous ne pouvons pas simplement faire fi des sentiments exprimés par les aiguilleurs du ciel et par les pilotes, qui sont des témoins très importants en la matière. J'espère que le comité conviendra qu'on ne peut pas tout concentrer entre les mains d'une seule personne, investie de tous les pouvoirs accordés par le ministre, le Bureau n'ayant plus alors qu'à obéir à ce que lui dit cet individu, dénué comme il le serait de toute responsabilité et de tout rôle dans l'attribution des pouvoirs et attributions au président. Cela me semble être une mauvaise manière de procéder. Cela ne peut mener qu'à des ennuis. Les pouvoirs dont est investi le président sont des pouvoirs que lui confère le Bureau dans son ensemble, à la suite d'une décision majoritaire ou unanime. Je pense que cela doit être prévu dans le projet de loi afin que nous puissions éviter à l'avenir les problèmes que nous avons rencontrés antérieurement.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je suis d'accord avec ce que le président vient de dire. Il s'agit effectivement d'un des articles les plus importants du projet de loi, article qui fera sans doute beaucoup pour le bon fonctionnement du Comité.

Je voudrais dire à M. Atkinson, que j'ai écouté avec beaucoup d'attention, que de côté-ci nous avons examiné les deux aspects de la question. Je pense que tous ceux qui sont venus témoigner ici—le président actuel, l'ancien président, les membres du Bureau et même le président de la commission américaine, M. Burnett—ont souligné le fait que les divergences d'opinions doivent pouvoir s'exprimer. Là où le problème se pose, c'est lorsque les divergences d'opinions sont jetées un peu sur la place publique, ce qui tend à mettre en cause la crédibilité de chacun malgré le rôle précieux que les divergences d'opinions jouent au sein du Bureau.

J'aimerais simplement soutenir, en réponse à M. Atkinson qui, je pense, a été très éloquent pour défendre son point de vue, que le président investi des pouvoirs du Bureau, possédera non seulement les pouvoirs énumérés à l'article 2 mais sera également le détenteur de l'autorité



## [Texte]

that board. I think the likelihood of reasoned, mature, intelligent, informed individuals dissenting from a chairman who has an authority not imposed by some outside power—with the best of intentions—but the support of the board. . . That kind of chairman is not at all weak. I submit that this kind of chairman becomes even more effective and powerful.

I remind members that on Parliament Hill we have many examples of Chairs, to use Mr. Malone's word, who are selected by their peers. I submit that a chairman selected by his peers has far more authority and ability to guide the deliberation of a particular group than a Chair whose power or authority is vested from outside that group. We can look at our own caucus structures. We can look at many of the committees on Parliament Hill, and we can look at the very nature of our party structures and see that.

I submit, Mr. Chairman, that if we have some confidence in the selection process—I think we can—and if we have some confidence that the best kinds of people the government can find are going to be selected from among that group, having a group vest the authority in one of their own, we would have a very well functioning board. Once you make the decision, you do not second-guess the Chair every day—once you set up the rules and procedures and give a chairman that authority. I would ask members to consider that.

**Mr. Comuzzi:** Mr. Chairman, what I wanted to say has been said, except, as Mr. Tobin has said, on this side of the table we would support this amendment.

**Mr. Angus:** This is actually more of a procedural point, Mr. Chairman. I have to apologize, because when I led off discussion I focused only on the middle clause. There are two other sections that really stand alone. One is the background of the chairperson, and there is the second one about the vice-chairperson as well. I am wondering whether procedurally, once we hear from the minister, we might want to deal with each one separately. I would hate it if one were thrown out with the other just because of strong feelings on the main issue.

**The Chairman:** I think Mr. Tobin summarized in a very cogent way the essence of this amendment, which is one of the main reasons we are hearing Bill C-2. This is one of the more important clauses, and we have to deal with the whole clause, Mr. Angus. I have had some unique procedures already this morning.

**Mr. Angus:** Fair enough.

## [Traduction]

morale du Bureau. Je conçois que, vraisemblablement, des personnes raisonnables, mûres, intelligentes et informées puissent ne pas être d'accord avec un président détenteur d'un pouvoir qui n'a pas été imposé par fiat de l'extérieur, avec les meilleures intentions, mais avec l'appui du Bureau. . . eh bien un président comme cela, ce n'est pas un président faible. Je dis qu'au contraire ce genre de président devient encore plus efficace et plus puissant.

J'aimerais rappeler aux membres du Comité que sur la Colline parlementaire, nous avons beaucoup de présidents qui ont été choisis par leurs pairs. À mon avis, un président choisi par ses pairs a beaucoup plus d'autorité et est beaucoup plus capable de guider les délibérations d'un groupe, qu'un président dont le pouvoir ou l'autorité émane d'une source extérieure au groupe. Examinons la structure de nos caucus. Nous pouvons songer à de nombreux comités ici sur la Colline parlementaire et nous pouvons examiner la nature même des structures de nos partis pour le constater.

J'estime, monsieur le président, que si nous faisons confiance au processus de sélection—et je pense que nous le pouvons—et si nous avons confiance que les personnes les plus compétentes que puisse trouver le gouvernement seront choisies parmi ce groupe, et en prévoyant que ce sera le groupe qui confèrera l'autorité à un de ses membres, je pense que nous pourrions alors aboutir à un bureau qui fonctionne très bien. Une fois la décision prise, et il ne faut pas constamment essayer de revenir sur ce que le président a décidé, une fois que vous avez établi les règles de procédure et accordé cette autorité au président. Je demande aux membres du Comité de réfléchir à cela.

**M. Comuzzi:** Monsieur le président, ce que je voulais dire a été dit, et, ainsi que M. Tobin l'a dit, mes collègues de ce côté de la table sont favorables à cet amendement.

**M. Angus:** Il s'agit, monsieur le président, plutôt d'un point de procédure que j'invoque. Je voudrais présenter mes excuses étant donné qu'au début de notre discussion je n'ai parlé que de l'article du milieu. Or il y a deux autres articles pouvant faire l'objet d'un examen distinct. L'un d'entre eux concerne les antécédents du président et le second traite du vice-président. Je me demande si, du point de vue de la procédure, nous ne voudrions pas, après avoir entendu le ministre, examiner chacun de ces articles séparément. Je ne voudrais pas que ces deux articles soient mis dans le même sac et rejetés simplement parce que la question centrale a suscité de telles divergences d'opinions.

**Le président:** Je pense que M. Tobin a très bien résumé l'esprit de cet amendement, qui représente d'ailleurs l'une des raisons principales pour lesquelles nous examinons le projet de loi C-2. C'est effectivement un des articles les plus importants et donc, monsieur Angus, nous allons devoir examiner l'ensemble de ses dispositions. Nous avons, déjà, ce matin, examiné des points de procédure inutiles.

**M. Angus:** Je veux bien.

[Text]

**The Chairman:** We are not going to get more unique. I do not want to go too far on this.

**Mr. Tobin:** This matter is well understood.

**The Chairman:** This has been the whole debate. This is why this is so important for members. Mr. Tobin put the argument pretty cogently on the issue.

**Mrs. Martin:** In drafting this section of the bill, in fact as we did in the whole bill, we looked very, very closely at the organization to make this board work effectively. This is the way it has been drafted.

I would like to talk to some of the points that have been mentioned. Mr. Benjamin went on about how much power this chairman was going to have to have, but if you look at page 7, he can only work subject to the by-laws and policies set down by the board as a whole. So he does not have full power. He works under the direction of the board to the degree that the board sets the by-laws and the policy, and he must work under the directions of the by-laws and the policies set up by the board as a whole.

The underlying provisions of the Financial Administration Act are that the delegation is to a person who must have the specific authority and accountability to justify receiving that accountability. He cannot have that accountability delegated by the board under the Financial Administration Act.

• 1040

The boards that are set up in this manner, Mr. Chairman, are things like the Atomic Energy Control Board, the Canadian Centre for Occupational Health and Safety, the Economic Council of Canada, the Medical Research Council, the National Museum, the National Research Council, the Science Council of Canada, and the Social Sciences and Humanities Research Council.

This is a standard board procedure. I think the by-laws and the policies of the board will be made by the board as a whole. The chairman must work under the direction of those by-laws and those policies.

As far as the vice-chairman appointment is concerned, by designating the vice-chairman you are taking away some of the flexibility we have talked about. You argued earlier about the fact that if there are five members and people are not available, then you could not proceed.

Under 3, the chairman can delegate to any member the power and the duty of the chairman relating to the convening of and presiding at the meetings etc., so that the board can continue to do their work under the

[Translation]

**Le président:** Mais nous ne voulons quand même pas trop nous singulariser et je ne veux pas aller trop loin sur ce point.

**M. Tobin:** Cela est entendu.

**Le président:** C'est justement cela qui a fait l'objet du débat. C'est pourquoi la question revêt une telle importance aux yeux des membres du Comité. M. Tobin a résumé très bien la question.

**Mme Martin:** Lors de la rédaction de cet article du projet de loi, nous avons examiné avec beaucoup d'attention, comme nous l'avons fait pour l'ensemble du projet, l'organisation nécessaire pour assurer l'efficacité du Bureau. Nous en avons tenu compte dans le libellé.

J'aimerais me pencher maintenant sur certains des points qui ont été soulevés. M. Benjamin nous a beaucoup parlé de l'importance des pouvoirs qui allaient être conférés à ce président, mais si vous regardez la page 7, vous verrez que son action est soumise aux règlements et aux politiques établis par l'ensemble du Bureau. Il n'a donc pas les pleins pouvoirs. Dans la mesure où c'est le Bureau qui établit les règlements et la politique d'ensemble, l'action du président se situe dans le cadre des orientations fixées par ce dernier.

Rappelons également que les dispositions applicables de la Loi sur l'administration financière prévoient que la délégation de pouvoirs ne peut se faire qu'à une personne expressément investie de pouvoirs et de responsabilités justifiant cette délégation. Sous le régime de la Loi sur l'administration financière, cette responsabilité ne peut pas lui être déléguée par le Bureau.

Les organismes créés sur ce modèle sont, monsieur le président, par exemple la Commission de contrôle de l'énergie atomique, le Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail, le Conseil économique du Canada, le Conseil de recherches médicales du Canada, les Musées nationaux du Canada, le Conseil national de recherches du Canada, le Conseil des sciences du Canada, le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada.

C'est le schéma traditionnel pour ce type d'organismes. Je pense effectivement que les règlements et les politiques du Bureau seront fixés par l'ensemble de ce dernier. L'activité du président doit se dérouler dans le cadre de ces règlements et de ces politiques.

En ce qui concerne la nomination du vice-président, je tiens à dire qu'en désignant le vice-président, on réduit la souplesse dont nous avons parlé. Plus tôt, vous avez soutenu que s'il y avait cinq personnes et que certaines personnes ne soient pas disponibles, eh bien il est impossible d'avancer.

Or, d'après le paragraphe 3, le président peut déléguer aux membres les pouvoirs et fonctions qui lui sont conférés quant à la convocation et la présidence des réunions, etc., donc le Bureau peut quand même



[Texte]

designation of a chairman when the chairman is not available.

I think the Financial Act's provisions are something we have to respect, and the way the bill is drafted meets the needs of a well functioning board.

Amendment negated

**The Chairman:** We go on to Mr. Malone's amendment. Again it is in the special package which you have, not the big package. There is no numbering.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I move that clause 7 of Bill C-2 be amended by adding thereto immediately after line 35 on page 8 the following:

(e) by initiating and conducting special studies and special investigations in matters pertaining to safety in transportation.

This basically gives the board authority, in cases where there is a class of incidents or occurrences that have taken place that may not in themselves have led to a serious accident or come under the previously prescribed jurisdiction of the board, to be able to undertake a study of those incidents and to make recommendations that could lead to safety processes and procedures.

I believe the bill lacks that kind of direction to the board. The witness, Mr. Burnett, said that their safety board had undertaken a study with respect to drunk driving in the United States, and could deal with airbags, or other safety procedures affecting automobiles, railways or the like. I think it is an important concept for an accident investigation and safety board. There will be recurring incidents in future years when society will have a class of behaviour requiring study.

**The Chairman:** I am glad you have mentioned that, Mr. Malone. Before I see any of the members, and in order to stay procedurally correct, the clerk has just mentioned I forgot to do what I have to do, and that is shall clause 5 carry as amended?

Clause 5 as amended agreed to

Clause 6 agreed to

On clause 7—*Object of the Board*

**The Chairman:** Mr. Malone has moved an amendment and he has explained it.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, while there is a bit of redundancy in this amendment, I support it. The bill now reads:

[Traduction]

continuer à fonctionner sous un président désigné en l'absence du président titulaire.

Je pense qu'il nous faut tenir compte des dispositions de la Loi sur l'administration financière, et le projet de loi est rédigé de manière à permettre au Bureau de fonctionner de manière efficace.

L'amendement est rejeté

**Le président:** Nous passons maintenant à l'amendement de M. Malone. Encore une fois cela se trouve non pas dans le gros paquet mais, si vous voulez, dans le sous-ensemble. Il n'y a pas de numérotation.

**M. Malone:** Monsieur le président, je propose que l'article 7 du projet C-2 soit amendé par insertion, immédiatement après la ligne 35, page 8, de l'alinéa suivant:

e) en entreprenant et en effectuant des études et des enquêtes spéciales dans des domaines touchant la sécurité des transports.

Cela donne en fait au Bureau, dans le cas où se sont produits toute une catégorie d'incidents qui n'ont peut-être pas en soi entraîné un accident grave ou qui ne relevaient pas de la compétence initialement prévue du Bureau, l'autorité d'entreprendre une étude des ces incidents et d'effectuer des recommandation quant aux procédures qui permettraient d'améliorer la sécurité.

Je pense que le projet de loi n'a pas prévu la possibilité d'orienter ainsi l'action du bureau. Le témoin, M. Burnett, a déclaré que la Commission de la sécurité de son pays avait entrepris une étude sur la conduite en état d'ivresse aux États-Unis et qu'elle était autorisée à se pencher sur la question des sacs gonflables ou autres équipements de sécurité susceptibles d'être installés dans les automobiles, dans les trains etc. Je pense qu'il s'agit là d'une idée importante pour toute commission chargée d'enquêter sur les accidents et de promouvoir la sécurité. On peut penser que les accidents se multiplieront à l'avenir lorsque la société comprendra toute une gamme de comportements qu'il conviendrait d'étudier.

**Le président:** Je suis heureux que vous ayez évoqué ce sujet, M. Malone. Avant de passer à ce qu'ont à dire les autres membres et afin de rester dans les limites de la procédure, le greffier vient de me faire remarquer que j'avais oublié de faire ce que je devrais faire, et c'est demander si l'article 5 doit être adopté tel qu'amendé?

L'article 5 adopté tel qu'amendé

L'article 6 adopté

Article 7—*Mission du Bureau*

**Le président:** M. Malone a proposé un amendement qu'il a expliqué.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, bien que cet amendement soit un peu redondant, je l'appuie. Donc le projet de loi prévoit maintenant:

• 1045

[Text]

(c) by identifying safety deficiencies as evidenced by transportation occurrences; and

This means that too often—or maybe all the time—the whole matter of safety will be looked into only after there has been an occurrence.

I would like to see the board have the freedom. . . For example, one thing I would like to see investigated thoroughly would be the adequacy of the inspection, the number of inspectors, and enforcement by the 12 other jurisdictions, particularly regarding trucks. There is supposed to be a uniform application by all provinces, the federal authority and the two territories of Bill C-19, the National Transportation Act, as it applies to trucks.

I would like to see this kind of inquiry because I frankly think there is a mess out there. There are some grave deficiencies. As a matter of safety, the whole issue of the maintenance activities could be looked into.

**The Chairman:** This amendment will allow that.

**Mr. Benjamin:** Yes, that is what I mean. You do not have to wait for an accident to just look into the whole issue of proper maintenance practices carried on by railroads, airlines, pipelines and so forth.

**Mr. Comuzzi:** I want to compliment Mr. Malone on drafting this clause and for bringing it to our attention. In our opinion, it allows and makes operative the word "safety" in the title on its own merits, so that this board can initiate on its own any investigative process, special study, or investigation on matters of safety without having to rely on the genesis of an occurrence, incident, happening, or however else we refer to them in the act. I think we on this side of the table can support and compliment Mr. Malone on this part of the act.

**M. Pronovost:** Monsieur le président, je trouve intéressant l'amendement proposé par M. Malone, mais je ne l'appuie pas. Déjà, dans les définitions de ce que le Bureau peut traiter. . . Pour vous donner un exemple, dans le projet de loi, à l'article 2, on définit «*aviation occurrence*». Je vous lis la définition pour vous prouver qu'on peut déjà fonctionner sans cette disposition supplémentaire:

- (a) any accident or incident associated with the operation of an aircraft, and
- (b) any situation or condition that the Board has reasonable grounds to believe could, if left unattended, induce an accident, or incident, described in paragraph (a);

Monsieur le président, les définitions des autres articles ouvrent la porte au comité qui peut largement intervenir lorsqu'il y a des possibilités d'accident. C'est dans cette optique que je vais voter contre l'amendement de M. Malone.

[Translation]

c) en constatant les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels accidents; et

Cela veut dire que trop souvent—ou peut-être tout le temps—on se penchera sur les questions de sécurité lorsqu'il y a eu des incidents.

J'aimerais que le Bureau ait toute latitude. . . Par exemple, j'aimerais que l'on fasse une enquête approfondie sur la qualité des inspections, le nombre d'inspecteurs, et l'application des règlements par les 12 autres juridictions, et notamment en ce qui concerne les camions. L'autorité fédérale, les provinces et les deux territoires sont censés assurer l'application uniforme des dispositions du projet de loi C-19, la Loi nationale sur les Transports, en ce qui concerne les camions.

Je voudrais que l'on entreprenne une telle enquête très franchement je pense que la situation est tout à fait déplorable. Il existe dans notre dispositif de graves lacunes et il conviendrait de se pencher, dans l'optique de la sécurité, sur l'ensemble des activités d'entretien ou de maintenance.

**Le président:** Cet amendement permettra justement cela.

**M. Benjamin:** Eh bien oui, c'est ce que je voulais dire. Il n'est pas nécessaire d'attendre qu'il y ait un accident pour se pencher sur la question de l'entretien tel qu'il est pratiqué par les chemins de fer, les compagnies aériennes, les pipelines, etc.

**M. Comuzzi:** Je tiens à féliciter M. Malone d'avoir rédigé cette clause et d'avoir attiré ce problème à notre attention. À notre avis, cette clause renforce le sens du mot «sécurité» qui figure dans le titre et permet à ce bureau d'entamer, de sa propre initiative, les enquêtes ou études spéciales dans le domaine de la sécurité sans avoir à attendre un incident, ou accident, enfin peu importe le nom que l'on donne à ce genre de choses. Je pense que de notre côté nous pouvons nous aussi féliciter M. Malone et appuyer cette disposition.

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, I find the amendment moved by Mr. Malone interesting but I cannot support it. We have already seen in the definitions regarding what the Board can do. . . Let me give you an example. In Clause 2 of the Bill, we find a definition of «*aviation occurrence*». I will read the definition to you so as to prove that the Board is fully capable of functioning without the additional clause.

- a) tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef, et
- d) toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesures correctives, provoquer un tel accident ou incident.

Mr. Chairman, the definitions contained in the other clauses give the Board considerable latitude to intervene whenever an incident might occur. This is why I intend to vote against Mr. Malone's amendment.



[Texte]

[Traduction]

• 1050

**Mr. Keyes:** On a supplementary, Mr. Chairman, I point out that when Mr. Pronovost mentions (b) in clause 2, it does have the title "aviation occurrence" means. . . Are we talking about rail, are we talking about pipe, are we talking about seaway and marine? If any of those come in light, I think if you consider that—

**M. Pronovost:** Monsieur le président, pour répondre à cette question, regardez la définition d'«accident maritime»—«*marine occurrence*».

**The Chairman:** I think without getting into that, each occurrence is defined in the interpretation clause, but Mr. Malone's amendment. . . That is the flexibility of this amendment; it does not get involved in occurrences. You could initiate and study things without an occurrence.

**Mr. Keyes:** And this is what I say, Mr. Chairman: this strictly deals with occurrence.

**M. Pronovost:** Monsieur le président, c'est justement la preuve: les définitions de chacun des modes de transport permettent d'enquêter sur ce qui n'est pas un accident.

**The Chairman:** Oh, agreed.

**M. Pronovost:** C'est déjà écrit dans la définition. Regardez la définition qu'on donne d'«accident maritime»:

Y est assimilée toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesure corrective, provoquer un tel accident. . .

**The Chairman:** Yes, but Mr. Pronovost, you can argue against the amendment—as you say, you are against it—but we do not have to worry. This amendment does not involve occurrences.

**Mr. Tobin:** Right.

**The Chairman:** It goes beyond occurrences that our board may participate in initiating—

**M. Pronovost:** La définition anticipe également les accidents, monsieur le président.

**The Chairman:** No, but that is just part of your argument. I do not want to get in a hassle—

**M. Pronovost:** C'est ce qui est écrit exactement.

**The Chairman:** —because you do not have to enumerate every. . . Let us see if she got them right. Yes, she got them right. Therefore you do not have to get involved in all the definitions of "occurrences" under this amendment. I just wanted to clarify that.

**M. Keyes:** Monsieur le président j'aimerais, dans le cadre d'une question supplémentaire, faire remarquer que l'alinéa b) de la clause 2 évoqué par M. Pronovost a effectivement le titre «accident aéronautique» et cela veut dire. . . De quoi parlons-nous? De chemin de fer, de pipelines, de voie maritime? Si l'on veut tenir compte également de cela, je pense qu'il va nous falloir. . .

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, in answer to that question, look at the definition of «marine occurrence»—«*accident maritime*».

**Le président:** Je pense que sans aller jusque là, chaque accident est défini dans le cadre de l'article des définitions mais l'amendement proposé par M. Malone. . . C'est justement là qu'on voit la flexibilité de cet amendement car il ne porte pas sur les accidents. Il permettrait d'entreprendre les études avant que l'accident ne se produise.

**M. Keyes:** Et c'est justement, monsieur le président, ce que je dis car cet article ne porte que sur les accidents.

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, that only proves what I just said: the way the various modes of transportation are defined allows the Board to launch an investigation even where there has not been an occurrence.

**Le président:** Je suis d'accord avec vous.

**Mr. Pronovost:** It is already written in the definition. Look at the way «marine occurrence» is defined:

any situation or condition that the Board has reasonable grounds to believe could, if left unattended, induce an accident or incident described in paragraph (a);

**Le président:** Oui mais, monsieur Pronovost, vous pouvez combattre l'amendement puisque vous y êtes, comme vous l'avez dit vous-même, opposé, mais nous n'avons pas à nous en inquiéter. Le présent amendement n'a rien à voir avec les accidents.

**M. Tobin:** C'est cela.

**Le président:** Cet amendement dépasse la question des accidents et permet au Bureau d'entreprendre. . .

**Mr. Pronovost:** The definition also anticipates occurrences, Mr. Chairman.

**Le président:** Non mais cela fait simplement partie de votre argument. Je ne veux pas me disputer sur ce point. . .

**Mr. Pronovost:** But that is exactly what is written.

**Le président:** Parce que il n'est pas nécessaire d'énumérer tout. . . Voyons un peu si on ne s'est pas trompé. Non, on ne s'est pas trompé. Donc vous n'avez pas, dans cet amendement, à vous occuper des définitions données de chaque «accident». Je voulais simplement éclaircir ce point.

[Text]

**Mr. Atkinson:** Mr. Chairman, I can understand the reason for the amendment, but I have some difficulty with it because it expands greatly the intent of the bill.

We had "Accident Investigation Board" in it originally, and now we have added the word "Safety". We have to remember that the whole philosophy and intent behind this bill is to remove the regulators from the accident investigators. The regulators are going to be responsible for safety and the accident investigators are going to investigate these occurrences. That is the whole philosophy of the bill.

I would submit that with this particular amendment what we are doing is getting this board into the area of the regulators and you are going to blur the distinction a great deal.

**Mr. Benjamin:** We recommend, we recommend—

**Mr. Atkinson:** Well, I am just saying that is my opinion—you are going to get in and you are going to blur the distinction and you are going to have them crossing over all over the place, and I cannot agree with that. So I would speak against the amendment.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to respond to what Mr. Atkinson said. I would agree with him that we do not want to set up another regulatory agency, but I think the effect of Mr. Malone's amendment is to give the board the opportunity to anticipate occurrences or anticipate and prevent, be preventive. That does not mean the board is going to go out at all times and spend its energy. It may spend 2% or 1% or nothing of its energy, time and effort and money making operative Mr. Malone's provision.

We have heard a lot of testimony today in earlier clauses that we ought to look at what happened south of the border and the testimony of Mr. Burnett that the board works with just five and it works very well, etc.

I am absolutely certain that Mr. Malone perhaps was stimulated to produce such an amendment having heard the testimony of Mr. Burnett. He talked about, you will recall, the number of studies that are underway by the American Transportation Safety Board that do not always arise out of an occurrence but rather, they go out and do an assessment of information—presumably, Mr. Chairman, when the evidence that comes forward out of that assessment leads one to certain conclusions, and they make recommendations.

I think this is something the board will not be preoccupied with, but at least their hands will not be tied. I think Mr. Malone has made an excellent recommendation that all of us should embrace heartily, Mr. Chairman.

[Translation]

**M. Atkinson:** Monsieur le président, je comprends les motifs de cet amendement, mais j'hésite un petit peu car il élargit beaucoup l'objectif initial du projet de loi.

Nous avions, au départ, «enquête sur les accidents» et maintenant nous avons ajouté le mot «sécurité». Il ne faut pas oublier que l'idée qui sous-tend ce projet de loi c'est de séparer nettement les responsables de la réglementation des personnes responsables des enquêtes sur les accidents. Ceux qui sont chargés de la réglementation vont être responsables de la sécurité et les enquêteurs, eux, s'occuperont des enquêtes portant sur ces accidents. Voilà l'idée qui sous-tend ce projet de loi.

D'après moi, cet amendement contribue à gommer la distinction et on risque de voir le Bureau empiéter sur le domaine de la réglementation.

**M. Benjamin:** Nous recommandons, nous recommandons...

**M. Atkinson:** Eh bien, je ne fais que manifester mon opinion—vous touchez au texte et vous risquez de gommer la distinction et de mélanger les domaines. Je ne peux pas vous suivre sur ce terrain-là. Je vais donc voter contre l'amendement.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais répondre à ce que M. Atkinson vient de dire. Je suis d'accord avec lui que nous ne voulons pas créer un nouvel organisme réglementaire mais, d'après moi, l'amendement de M. Malone aurait pour effet de permettre au Bureau de prévoir ou de prévenir les accidents et donc d'exercer une action préventive. Cela ne veut pas dire que le Bureau va, à tout bout de champ, disperser cette énergie. Peut-être y affectera-t-elle 2 p. 100 ou 1 p. 100 ou zéro p. 100 de son énergie, de son temps et de ses efforts et de ses ressources pour appliquer de manière efficace la disposition proposée par M. Malone.

Nous avons recueilli aujourd'hui de nombreux témoignages indiquant que nous devrions nous pencher sur ce qui s'est passé au sud de chez nous. M. Burnett nous a appris que sa commission fonctionne très bien bien qu'elle n'ait que cinq membres.

Je pense que c'est peut-être la déposition de M. Burnett qui a encouragé M. Malone à rédiger son amendement. Vous vous souvenez qu'il a invoqué un certain nombre d'études entreprises par le American Transportation Safety Board et que ces études ne sont pas nécessairement entreprises à l'occasion d'un accident mais cherchent à obtenir une synthèse des informations disponibles et en tirer certaines conclusions permettant de formuler des recommandations.

Je pense que le Bureau ne va pas procéder ainsi mais du moins il aura une certaine latitude. Je pense, monsieur le président, que M. Malone a formulé d'excellentes recommandations auxquelles nous pouvons tous nous ranger.



[Texte]

**Mr. Atkinson:** If I may just respond to that, my interpretation of Mr. Burnett's evidence was that they would take a group of occurrences and use the example of driving while intoxicated. They took one car accident and they lumped them altogether and went off on their study. But they still did it through an occurrence, so I would disagree.

**The Chairman:** Okay, I will clarify. In terms of no disagreement intended from anybody in this collegial atmosphere we are in, the evidence of Mr. Burnett was, as you both say, but some of you may recall that after he spoke... we had the copy of the act, and in the copy of the act there is a section that I read out that is specific, and it is more or along the same lines.

• 1055

**Mr. Tobin:** The same lines.

**The Chairman:** I am not trying to resolve this debate, but there is very definitely a precise provision that Mr. Malone is trying to put in so that there were not occurrences involved but that they could initiate and conduct the types of hearings—

**Mr. Tobin:** Absolutely.

**The Chairman:** In fact, I do not have the act in front of me now, but according to my memory, the wording is almost identical to what is in the one for the National Transportation Safety Board in the United States.

Anyway, we have had the discussion, and to comment on Mr. Atkinson's point, which was very well taken—and Mr. Pronovost got into the occurrences—I can tell colleagues that, regardless of advice from my advisers, the Chair felt that at one stage it could have been ruled in one way or the other. I think it is really an area of grey.

I think the amendment is in order because, Mr. Atkinson, when you really read the full clause 7, when you have the transportation occurrences restricting and then you can go in and make your investigation and then in paragraph (d) make recommendations upon what you find, in this area—admittedly, it is an area of grey—I do not think this does violate anything. Why not start even before it occurs? That is what the purpose of the amendment is. I must say I have a bias to the amendment.

**Mrs. Martin:** If you do not mind, Mr. Chairman, I would like to speak to this. I have listened to the debate on this, but I must say that, as for the point brought forward by Mr. Pronovost on paragraph (b)—and as was explained to Mr. Keyes, it is the same for all modes; it is not restricted to airlines only—it says:

[Traduction]

**M. Atkinson:** Permettez-moi de répondre sur ce point car selon la manière dont j'ai interprété la déposition de M. Burnett, il me semble que l'organisme auquel il appartient se penche sur un certain nombre d'accidents, prenons l'exemple de la conduite en état d'ébriété. Ils se sont donc penchés sur un accident de voiture, en ont tiré des conclusions globales et ont entrepris leur étude. Mais ils se sont tout de même basés sur un accident et donc je ne peux pas être d'accord.

**Le président:** Bon, eh bien je vais clarifier la question. Puisque nous ne voulons pas porter atteinte à la collégialité de notre action ici, je vais dire qu'effectivement M. Burnett s'est prononcé dans le sens que vous avez tous les deux exposé mais certains d'entre vous se souviendront peut-être qu'après avoir terminé son exposé, nous disposions d'un exemplaire de la loi, et que dans la loi il y a un article très précis dont j'ai déjà donné lecture et qui s'inscrit plus ou moins dans la ligne que nous avons exposée.

**M. Tobin:** La même ligne.

**Le président:** Je n'essaie pas de mettre un terme à ce débat, mais on y trouve effectivement une disposition précise que M. Malone essaie de reprendre ici afin que le bureau puisse convoquer et tenir des audiences même en l'absence d'accidents.

**M. Tobin:** C'est exactement cela.

**Le président:** Je n'ai d'ailleurs pas la loi sous les yeux mais si j'ai bonne mémoire, le texte est rédigé en termes à peu près identiques à ceux utilisés dans la Loi créant le National Transportation Safety Board aux États-Unis.

De toute manière, nous en avons débattu et pour en revenir à l'argument que M. Atkinson a si bien soutenu, lorsque M. Pronovost a évoqué la question des accidents, eh bien vous pouvez alors faire enquête puis, à l'alinéa (d) effectuer des recommandations basées sur vos conclusions, et dans ce domaine, je le reconnais, il s'agit d'une zone grise mais je ne pense pas que cela soit contraire à quoi que ce soit. Pourquoi effectivement ne pas agir avant qu'il y ait un accident? Eh bien voilà justement l'objet du présent amendement. Je dois dire que je suis favorable à cet amendement.

Je pense que l'amendement est recevable car M. Atkinson, lorsque vous avez effectivement lu tout l'article 7, lorsqu'on a évoqué le cas d'un accident des transports, eh bien vous pouvez alors faire enquête puis, à l'alinéa (d) effectuer des recommandations basées sur vos conclusions, et dans ce domaine, je le reconnais, il s'agit d'une zone grise mais je ne pense pas que cela soit contraire à quoi que ce soit. Pourquoi effectivement ne pas agir avant qu'il y ait un accident? Eh bien voilà justement l'objet du présent amendement. Je dois dire que je suis favorable à cet amendement.

**Mme Martin:** Monsieur le président, permettez-moi d'intervenir sur ce point. J'ai écouté le débat sur cette question et je dois dire, s'agissant de l'argument soulevé par M. Pronovost à l'égard de l'alinéa (b) et selon l'explication fournie à M. Keyes, que la mesure est la même pour l'ensemble des modes de transport car la

[Text]

(b) any situation or condition that the Board has reasonable grounds to believe could, if left unattended, induce an accident or incident described in paragraph (a)

They can move on that particular situation or condition, and the board does not need an occurrence. It gives them the opportunity to bring forward a safety recommendation.

But it is a very grey area. If you go with the amendment as it is written, it does enter into the area of the responsibility of the Minister of Transport, and it is stepping to a degree beyond the scope of the bill when you word it in this particular mode.

I believe it was Mr. Tobin who mentioned that the hands of the board are tied by the bill, and they are not tied, because the definition under paragraph (b) gives them the opportunity to look at any situation or condition. If, for instance, one mention was made about air bags or something of that nature, if they really felt air bags would enhance the safety in the country, they have the opportunity to come forth with a recommendation on that. I think the bill, the way it is written, provides for what the amendment is trying to say.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, to speak on that very point, the key word here is that at the head of each it is aviation occurrence, commodity pipeline occurrence, marine occurrence, railway occurrence and underneath each in paragraph (a) "any accident or incident associated". Therefore, that would completely fly in the face of what the minister has said.

**M. Pronovost:** Monsieur le président, c'est vrai que c'est écrit «accident» ou «occurrence», mais la définition prévoit non seulement les accidents, mais toutes les situations:

any situation or condition that the Board has reasonable grounds to believe could, if left unattended, induce an accident or incident described in paragraph (a).

Il n'est pas nécessaire qu'il y ait eu un accident pour que le Bureau puisse faire enquête ou émettre n'importe quelle recommandation. Ce n'est pas seulement dans le cas d'un accident, mais dans n'importe quelle situation. Donc, le Bureau peut intervenir n'importe quand, monsieur le président.

**The Chairman:** I think the issue is clear and the Chair has ruled the amendment in order, although I admit it is on the area of grey. Certainly there is the occurrence where they can start to move, or there is this amendment where they could initiate without an occurrence. So you have the issue.

[Translation]

disposition ne se limite pas aux aéronefs. En effet, il est dit que:

b) il est assimilé toute situation dont le bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesures correctives, provoquer un tel accident ou incident.

Le bureau peut ainsi agir dans une telle situation ou en pareille circonstance et il n'est pas nécessaire d'attendre qu'un accident se produise. Cela leur donne l'occasion de formuler des recommandations en vue d'améliorer la sécurité.

Mais il s'agit effectivement d'une zone grise. Si vous adoptez l'amendement sous sa forme actuelle, c'est vrai qu'il anticipe sur un domaine de responsabilités appartenant au ministre des Transports et que si vous conservez sa rédaction actuelle, vous allez au-delà de l'objet fixé dans ce projet de loi.

Je pense que c'est M. Tobin qui a dit que ce projet de loi lie les mains du bureau mais au contraire, ses mains ne sont pas liées étant donné que la définition prévue à l'alinéa (b) leur donne l'occasion d'examiner divers types de situations. On a parlé, par exemple, des sacs gonflables ou d'un appareil de ce genre-là, eh bien, je pense que si le bureau estimait que les sacs gonflables amélioreraient la sécurité dans ce pays, il aurait toute latitude pour formuler une recommandation à cet égard. Je pense que dans son état actuel, le projet de loi prévoit déjà ce que voudrait ajouter l'amendement.

**M. Keyes:** Monsieur le président, pour m'en tenir au même sujet, l'on voit que le mot qui compte ici est le mot «accident», que ce soit dans les accidents aéronautiques, accidents de pipelines, accidents maritimes, accidents ferroviaires et cela est confirmé par la présence de l'expression «tout accident ou incident lié». Cela va donc tout à fait à l'encontre de ce qu'a dit le ministre.

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, the bill does contain the word "occurrence" or "accident", but the definition applies not only to accidents but to any type of situation:

toute situation dont le bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesure corrective, provoquer un tel accident ou incident.

There does not have to be an accident for the board to launch an investigation or make a recommendation. So this concerns not only accidents but any sort of situation. Therefore, Mr. Chairman, the board can act at any time.

**Le président:** Je pense que la question est claire et la présidence a déclaré que l'amendement était recevable, bien que j'aie reconnu qu'il y avait là une zone de gris. Il est certain que le bureau peut agir en cas d'accidents mais, selon le présent amendement, il peut également agir avant qu'il y ait un accident. Voilà donc la question.



[Texte]

[Traduction]

• 1100

**Mrs. Martin:** There is one other point for clarification I would like to make. If you look at page 8, under object of the board, paragraph 7.(c), it says "by identifying safety deficiencies. . ."—

**The Chairman:** "By transportation occurrences".

**Mrs. Martin:** True, but—

**The Chairman:** Let us call the vote. Madam, you may not like it, but the issue is that you either move in with an occurrence, depending on how you define it, or you can initiate without an occurrence.

**Mrs. Martin:** Under this bill you can still initiate without having an accident.

**Mr. Tobin:** One point, please, Mr. Chairman. I think the question should be put. If the minister is correct and Mr. Pronovost is correct, that the powers described in Mr. Malone's amendment are already there, which I do not agree with at all, they ought to be supporting this amendment for greater clarity. If the powers are not there, they they will be if this amendment passes. I think we should put the question.

**The Chairman:** I must say, Mr. Tobin, you make a good point. I am going to call the question.

Amendment agreed to

**Mr. Malone:** This is an unusual point of order, but Mr. Holtmann will replace me while I go to another committee for about five or ten minutes.

**Mr. Tobin:** Do you have any more amendments?

**The Chairman:** I do not agree with what I was told, but I was told that unless the clerk gets formal. . . I thought alternates counted when they walked into the room, that you did not have to have a piece of paper. But I am told that there has to be an official notice of your absence for Mr. Holtmann's vote to count. Do you have it? Then I would suggest that you get Mr. Holtmann here, Mr. Malone.

**An hon. member:** He is here.

**The Chairman:** He is so quiet that I never realized he was here. Perhaps you should have left earlier.

**Mr. Malone:** The results would have been the same. It would have been a tie vote and I would presume your wisdom would prevail.

Clause 7 as amended agreed to

On clause 8—*Duties of members*

**The Chairman:** We are now on clause 8 at page 18 of the book of amendments.

**Mme Martin:** J'aimerais éclaircir un autre point. Si vous vous reportez à la page 8, là où à l'article 7.(c), il est question de la mission du Bureau, on peut lire «en constatant les manquements à la sécurité. . .».

**Le président:** . . . «mis en évidence par de tels accidents».

**Mme Martin:** Cela est vrai, mais. . .

**Le président:** Passons donc au vote. Cela vous contrarie peut-être, madame, mais la question est de savoir que l'action du Bureau soit déclenchée par un accident, quelle que soit la manière dont vous le définissez, ou si le Bureau peut agir même en l'absence d'un accident.

**Mme Martin:** Aux termes du présent projet de loi, il est possible d'agir sans accident.

**M. Tobin:** Monsieur le président, une seule remarque s'il vous plaît. Je pense qu'il faut passer au vote. Si le ministre a raison, et que M. Pronovost ait raison, et que les pouvoirs prévus dans l'amendement de M. Malone se trouvent déjà dans le projet de loi, ce que je conteste d'ailleurs, ils devraient, par souci de clarté, appuyer l'amendement. Si les pouvoirs ne se trouvent pas déjà dans le texte, eh bien ils y seront ajoutés par le présent amendement. Je pense qu'il convient de passer au vote.

**Le président:** Je dois dire, monsieur Tobin, que votre remarque est judicieuse. Je vais donc passer au vote.

L'amendement est adopté

**M. Malone:** Il s'agit d'une question de procédure un peu inhabituelle mais M. Holtman va me remplacer pendant que je me rends, pendant cinq ou dix minutes, dans un autre Comité.

**M. Tobin:** Avez-vous d'autres amendements à proposer?

**Le président:** Je ne suis pas d'accord avec ce que l'on vient de me dire mais l'on m'a dit qu'à moins que le greffier obtienne. . . Je pensais que les suppléants comptaient dès qu'ils entraient dans la pièce et qu'il n'était pas nécessaire d'obtenir un morceau de papier. Or on me dit que pour que le vote de M. Holtmann puisse compter il faut que votre absence soit consignée dans un avis officiel. En avez-vous un? Je vous suggère donc, monsieur Malone, d'appeler M. Holtmann.

**Une voix:** Il est ici.

**Le président:** Il fait tellement peu de bruit que je ne m'étais pas aperçu de sa présence. Peut-être auriez-vous dû quitter plus tôt.

**M. Malone:** Le résultat aurait été le même. Lors du vote, les voix auraient été également partagées et j'imagine que votre sagesse l'aurait remporté.

L'article 7 est adopté tel qu'amendé

Article 8—*Attributions des membres*

**Le président:** Nous en sommes maintenant à l'article 8 à la page 18 du carnet des amendements.

## [Text]

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I move that clause 8 of Bill C-2 be amended by (a) striking out line 6 on page 9 and substituting the following:

(a) shall make by-laws respecting the con-

(b) by striking out line 8 on page 9 and substituting the following:

(b) shall, in consultation with interested parties, establish policies respecting the

(c) by striking out line 11 on page 9 and substituting the following:

(c) shall, in consultation with interested parties, establish, either generally or in

**The Chairman:** It is very clear.

**Mr. Angus:** It is very clear. I am changing "may" to "shall" in three instances, but in (b) and (c) I am also adding in "in consultation with interested parties".

As you remember, we had lengthy discussion about the board developing policies. The minister told us that there is consultation with the appropriate modes of transportation. With this amendment, I am rolling it into legislation to say that there must be consultation and that they must make by-laws.

**The Chairman:** I would like the minister to comment. I can understand the "may" to "shall", but what is an interested party? I know we have talked about it in terms of draft reports, but that is a different situation.

**Mr. Angus:** That would be up to the board to determine.

**The Chairman:** Oh, that could be done by the board.

**Mr. Angus:** That is right. The board, in the development of its policies, would determine who are the interested parties vis-à-vis its operations. There are some obvious ones that come to mind which the board would consider. It is a mechanism to ensure that, before the board finalizes its policies, it checks them out with the folks who are directly affected.

• 1105

**The Chairman:** I have not heard from my table officers here. I understand the "may" to "shall", but I just wonder, without even hearing, is this not vague and uncertain? I find some difficulty with this, Mr. Angus. This could impede the whole progress of the board in trying to define the policy, because someone who was not defined as an interested party would take a habeas corpus or a writ of *certiorari* or sue somebody for something, saying hey, you did not include me as an interested party. Therefore the policy you did at that board meeting would be out of the question. I find some difficulty with that

## [Translation]

**M. Angus:** Monsieur le président, je propose que l'article 8 du Projet de loi C-2 soit amendé a) en supprimant la ligne 6 de la page 9 et en la remplaçant par le texte suivant:

a) prend des règlements administratifs concernant la...

b) en éliminant la ligne 8 de la page 9 et en la remplaçant par la ligne suivante:

b) établit, de concert avec les parties intéressées, des politiques en ce qui concerne les

c) supprimer la ligne 12 de la page 9 et la remplacer par la suivante:

c) établit, de concert avec les parties intéressées,

**Le président:** Tout cela est très clair.

**M. Angus:** C'est effectivement clair, dans les trois cas je passe du facultatif à l'impératif mais dans les alinéas b) et c) j'ajoute également la précision «de concert avec les parties intéressées».

Vous savez bien que nous avons longuement parlé de l'élaboration, par le Bureau, de diverses politiques. Le ministre a parlé des consultations qui avaient lieu entre les divers modes de transport. Par le présent amendement, j'intègre cela au texte pour affirmer qu'il faut qu'il y ait concertation et il faut que le Bureau prenne des règlements administratifs.

**Le président:** J'aimerais demander au ministre de nous dire ce qu'il en pense. Je comprends que vous vouliez passer du facultatif à l'impératif mais qu'entendez-vous par parties intéressées? Je sais que nous en avons parlé lorsque nous avons évoqué les projets de rapport mais la situation était différente.

**M. Angus:** Ce serait au Bureau de le décider.

**Le président:** Ça pourrait donc être fait par le Bureau?

**M. Angus:** Oui. Dans l'élaboration de ces politiques, le Bureau déciderait quelles sont, dans le cadre de son fonctionnement, les parties intéressées. Certaines d'entre elles sont évidentes et le Bureau ne manquera pas de les retenir. Il s'agit d'un mécanisme au moyen duquel le Bureau, avant d'arrêter une politique précise, la vérifie auprès des gens directement intéressés.

**Le président:** Je n'ai pas encore reçu l'avis de mon greffier. Je comprends qu'il s'agit de changer du facultatif à l'impératif, mais je me demande, avant même de l'avoir entendue, si cette proposition n'est pas vague et incertaine? Je ne suis pas certain qu'il s'agisse d'une bonne idée, monsieur Angus. Cela pourrait ralentir du bureau lorsqu'il tentera de définir la politique; une personne n'ayant pas été qualifiée de partie intéressée pourrait déposer un bref d'habeas corpus ou de *certiorari* ou intenter des poursuites judiciaires parce qu'il n'a pas été qualifié de partie intéressée. Donc, il ne serait plus



[Texte]

aspect of it, and I am going to rule that part of it out of order.

**Mr. Angus:** That part.

**The Chairman:** I feel that you might find this might be accepted. I can understand your reasoning on the others; but to me, the way it is now the board may establish policies respecting the classes of transportation occurrences to be investigated.

**Mr. Angus:** On a point of order, perhaps the committee would allow me to withdraw the amendment as introduced and allow me to substitute an amendment that basically just changes "may" to "shall" in (a), (b), and (c).

**The Chairman:** If you do that then the chairman will find that in order.

**Mr. Angus:** Do I have the okay of committee to withdraw?

**The Chairman:** You have the unanimous consent, because you proposed it and you withdrew it.

**Mr. Angus:** Do you want me to read the new amendment into the record, or does everybody understand?

**The Chairman:** Read it again so it is clear.

**Mr. Angus:** I move that clause 8 of Bill C-2 be amended by striking out line 6 on page 9 and substituting the following therefor:

(a) shall make by-laws respecting the con-

This is where it gets—

**The Chairman:** Well, all you do is change to "shall" there.

**Mr. Angus:** But in terms of the proper approach... I move that clause 8 of Bill C-2 be amended (b) by striking out line 8 on page 9 and substituting the following therefor:

(b) shall establish policies respecting the

and (c) by striking out line 11 on page 9 and substituting the following therefor:

(c) shall establish, either generally or in

**The Chairman:** You have heard the amendment. The intent is clear.

**Mr. Atkinson:** Maybe we could have an explanation of why "may" was included in (a), (b), and (c) and "shall" included in (d) through (g). What was the intent of the wording?

**The Chairman:** Good question.

**An hon. member:** Very good.

[Traduction]

question de mettre en application la politique élaborée par le bureau. Comme je ne peux accepter cette possibilité, je dois déclarer cette partie de la motion irrecevable.

**M. Angus:** Cette clause-là.

**Le président:** A mon avis, vous allez peut-être trouver que cela est recevable. Je comprends votre raisonnement sur les autres points, mais, selon moi, le bureau peut établir des politiques en ce qui concerne les catégories d'accidents de transport devant faire l'objet d'une enquête.

**M. Angus:** J'invoque le Règlement. Le Comité me permettra-t-il de retirer l'amendement et de proposer un nouvel amendement qui ne viserait qu'à changer du facultatif à l'impératif aux alinéas a), b) et c)?

**Le président:** Si vous faites cela, votre motion sera recevable.

**M. Angus:** Ai-je donc la permission du Comité pour retirer l'amendement?

**Le président:** Vous avez l'accord unanime du Comité, puisque c'est vous qui avez proposé l'amendement et vous qui le retirez.

**M. Angus:** Voulez-vous que je fasse lecture du nouvel amendement aux fins du procès-verbal, ou est-ce que tout le monde comprend de quoi il s'agit?

**Le président:** Veuillez le lire à nouveau pour qu'il soit bien clair dans notre esprit.

**M. Angus:** Je propose que l'article 8 du Projet de loi C-2 soit modifié en retranchant la ligne 6, à la page 9 de la version anglaise, et en la remplaçant par ce qui suit:

(a) shall make by-laws respecting the con-

C'est là que...

**Le président:** Tout ce que vous avez fait là c'est de changer à l'impératif.

**M. Angus:** Mais, pour bien faire les choses... Je propose que l'article 8 du Projet de loi C-2 soit modifié (b) en retranchant la ligne 8 à la page 9 de la version anglaise et en la remplaçant par ce qui suit:

(b) shall establish policies respecting the

et (c) en retranchant la ligne 11 à la page 9 de la version anglaise et en la remplaçant par ce qui suit:

(c) shall establish, either generally or in

**Le président:** Vous avez aussi entendu l'amendement, dont l'intention est claire.

**M. Atkinson:** Pourriez-vous nous dire peut-être pourquoi le facultatif a été utilisé aux alinéas (a), (b) et (c) alors que l'impératif a été utilisé aux alinéas (d) à (g)? Pourquoi a-t-on utilisé l'impératif?

**Le président:** Bonne question.

**Une voix:** Très bonne question.

[Text]

**Mrs. Martin:** An excellent question.

**The Chairman:** Is it not clarified by this amendment?

**Mrs. Martin:** The argument basically would be that the first three would allow some flexibility. They would not be able to fulfil their responsibilities as a board if they did not do the last four things. They could still maintain their mandate and fulfil their mandate without doing the first three things, and still act.

**The Chairman:** Well, that is a pretty—

**Mrs. Martin:** I agree with you. But I am saying that the last four you must do in order to fulfil. The first three you do not have to. I have no problems with changing the first three from “may” to “shall”.

**The Chairman:** I do not think I need much more discussion of this.

**Mme Venne:** Jusqu'à maintenant, lorsqu'on a voté sur les amendements, on l'a toujours fait en français et en anglais en même temps. Si on fait la même chose, à ce moment-là, j'ai des amendements à proposer. J'aimerais savoir quelle est la façon de procéder étant donné que je ne suis pas habituée à ce genre de comité. Est-ce qu'on va faire le français après?

**The Chairman:** You have amendments to the same clause?

**Mrs. Venne:** Yes, in French only.

**Mr. Angus:** Are they technical amendments or substantive? Technical?

**Mrs. Venne:** Yes.

**The Chairman:** We will fix them *en français maintenant*. Did you say that you have other amendments to this clause?

**Mrs. Venne:** No.

**The Chairman:** Just how this is going to flow? Okay, we will do that now. You are right; there is a good point to remind the chairperson about. But in this case, once that section of the clause that did cause some problems was taken out, we are really just changing “may” to “shall”.

**Mr. Angus:** Which is different, then, from Madam Venne's amendments. They do not deal with that aspect.

**The Chairman:** No.

• 1110

**Mr. Angus:** So we could deal with hers immediately following disposition—

**Mr. Tobin:** On this amendment, Mr. Chairman, when you are ready.

[Translation]

**Mme Martin:** Une excellente question.

**Le président:** L'amendement proposé ne répond-t-il pas à cette question?

**Mme Martin:** Essentiellement, les trois premiers alinéas pourraient offrir une certaine souplesse. Les membres du bureau ne pourraient remplir leur mandat s'ils ne s'acquittaient pas des quatre dernières attributions. Ils pourraient remplir leur mandat même s'ils ne s'acquittaient pas des trois premières attributions.

**Le président:** Eh bien, voilà qui est assez très—

**Mme Martin:** Je suis d'accord avec vous. Mais je veux tout simplement dire que les quatre dernières attributions sont essentielles si le bureau veut remplir son mandat. Les trois premières attributions, elles ne sont pas essentielles. Je n'ai aucune objection à ce qu'on change du facultatif dans la version anglaise des trois premières attributions à l'impératif.

**Le président:** Je ne crois pas que nous ayons à passer plus de temps sur cette question.

**Mrs. Venne:** To date, whenever we have had to vote on amendments, we have always done so simultaneously in French and in English. If that is what we are going to do, I, too, have some amendments to make. I would first like to know what the procedure is as I am not used to this type of committee. Will we be looking at the French version next?

**Le président:** Vos amendements portent-ils sur le même article?

**Mme Venne:** Oui, mais en français seulement.

**M. Angus:** S'agit-il d'amendements de forme ou d'amendements de fond? De forme?

**Mme Venne:** Oui.

**Le président:** Corrigeons les en français maintenant. Avez-vous dit que vous aviez d'autres amendements à proposer sur cet article?

**Mme Venne:** Non.

**Le président:** Que faut-il faire au juste? D'accord, nous allons faire cela maintenant. Vous avez raison; vous aviez bien fait de me le rappeler. Mais dans ce cas-ci, après avoir retranché la partie de l'article qui présentait des difficultés, nous allons tout simplement changer du facultatif à l'impératif.

**M. Angus:** Les amendements que M<sup>me</sup> Venne compte proposer sont donc différents. Ils ne portent pas sur la même chose.

**Le président:** Non.

**M. Angus:** Nous pourrions passer aux amendements de M<sup>me</sup> Venne dès que nous aurons réglé. . .

**M. Tobin:** On pourrait procéder au vote, monsieur le président, lorsque vous serez prêt.



[Texte]

**The Chairman:** I think she is wondering how this fits into the French.

**Mr. Angus:** That is right.

**The Chairman:** I do not know why, Mr. Normand, you do not go and speak to Mrs. Venne. We need to get a legal person to speak to you, Mrs. Venne. We want to be very careful here.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to raise a question with respect to Mr. Angus's amendments—a substantive question. I have a degree of discomfort which perhaps can be cleared up. We have some lawyers in the room.

The concept of consultation with interested parties is of course one that everybody would subscribe to. But I am wondering—

**Mr. Angus:** I have withdrawn that part of it because the chairman was ruling it out of order, and I have resubstituted just the amendments that change “may” to “shall”, in paragraphs (a), (b), and (c).

**Mr. Tobin:** Sorry, Mr. Chairman.

**The Chairman:** So we are on “may” to “shall”—period.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I have quickly compared the amendment by Mrs. Venne in terms of the wording. It is a change in using policy to what I assume means general regulations—*politiques* to *règles générales*. So it is separate from my amendment. It stands alone.

**The Chairman:** It is separate. Are we ready for the question on the “may” to “shall”? No. Mrs. Venne.

**Mme Venne:** J'aimerais ajouter simplement que M. Angus fait la même chose en français et en anglais. Ici, il met à a), b), et c): «ils sont tenus». En français, ce n'était pas ajouté à d), e), f) et g). Vous comprenez maintenant ce que je veux dire. C'était déjà là.

**Mr. Pronovost:** Mrs. Venne is right. In the wording in French, the sense of what is written is “shall”. For example, clause 8 says:

8. Les attributions collectives des membres sont les suivantes:

a) prendre des. . .

When you say *prendre des règlements administratifs*, it means that you have to do this. In the definition in French it is already in.

**Mr. Angus:** So I am just cleaning up the house again.

**Mr. Pronovost:** I am not a lawyer, but the order is clear in French; it is not so clear in English.

**Mme Venne:** Monsieur le président, ou bien on l'ajoute partout, ou bien on ne le met pas du tout.

[Traduction]

**Le président:** Je crois que M<sup>me</sup> Venne voudrait savoir ce qu'il en est de la version française.

**M. Angus:** C'est exact.

**Le président:** Monsieur Normand, pourquoi n'iriez-vous pas parler à M<sup>me</sup> Venne? Madame Venne, nous devons demander à un juriste de vous parler, car il nous faut faire très attention.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais soulever un point en ce qui a trait aux amendements proposés par M. Angus—un point ayant trait au fond. Je ne suis pas tout à fait à l'aise et les avocats ici présents pourraient peut-être m'éclaircir sur ce point.

Nous sommes évidemment tous d'accord avec l'idée de consulter les parties intéressées. Mais je me demande. . .

**M. Angus:** J'ai retiré cette motion parce que le président l'a déclarée irrecevable et j'ai proposé une nouvelle motion qui change du facultatif à l'impératif aux alinéas (a) (b) et (c) de la version anglaise.

**M. Tobin:** Pardon, monsieur le président.

**Le président:** Nous nous en tenons donc à changer du facultatif à l'impératif.

**M. Angus:** Monsieur le président j'ai jeté un coup d'oeil rapide sur l'amendement proposé par M<sup>me</sup> Venne. L'amendement vise à changer le mot «politiques» à «règles générales». Il s'agit donc d'un amendement tout à fait distinct.

**Le président:** D'accord. Sommes-nous prêts à passer au vote sur l'amendement qui change du facultatif à l'impératif? Non? Madame Venne.

**Mrs. Venne:** I would simply like to say that Mr. Angus is doing the same thing in French and in English. Here, in paragraphs a), b), and c) of the French version are the words: “*ils sont tenus*”. Those words do not appear in paragraphs d), e), f) and g) of the French version. Do you see now what I mean? It was already there.

**M. Pronovost:** M<sup>me</sup> Venne a raison. Dans le libellé français, le sens du mot *shall* est rendu. Par exemple, l'article 8 se lit comme suit:

8. Les attributions collectives des membres sont les suivantes:

a) prendre des. . .

Quand on dit: «prendre des règlements administratifs», ce n'est pas facultatif. La version française constitue déjà l'impératif.

**M. Angus:** Donc, je ne fais que mettre les points sur les *i*.

**M. Pronovost:** Je ne suis pas avocat, mais la disposition est clairement impérative en français. Ce n'est pas aussi clair en anglais.

**Mrs. Venne:** Mr. Chairman, either we put it in everywhere or we leave it out altogether.

## [Text]

**The Chairman:** What is it going to be when we change it? Is it going to be more precise when we go from "may" to "shall"?

**Mr. Pronovost:** Not in French. In English maybe, but in French it is already clear.

**Mr. Tobin:** What is Mrs. Venne's version?

**Mr. Pronovost:** She said that—

**Mme Venne:** Je disais:

8. Les attributions collectives des membres sont les suivantes:

a) faire des règlements.

On dit ici «prendre des règlements», mais je préférerais de beaucoup «faire des règlements» et continuer de la sorte, sans mettre «ils sont tenus de» comme cela a été ajouté par M. Angus. En français, il n'y a pas de problème. On verra plus tard pour le mot «politiques».

**Mr. Fontana:** The problem is with the English language; you know that. The French language is so much more precise, the Italians so much more expressive.

**Mme Venne:** N'est-ce pas?

**The Chairman:** Mrs. Venne, the advice from Mr. Normand is that the change from "may" to "shall" in English will require some change in the preamble of the clause.

**Mme Venne:** Oui, «doivent».

**The Chairman:** *Oui*. That is something that will follow if the amendment of Mr. Angus is carried, which I would think it might be. Is that all right?

**Mrs. Venne:** Yes.

**The Chairman:** Are you ready for the question on the amendment that changes "may" to "shall", which will involve a consequential amendment in the French version of the preamble of clause 8?

• 1115

**Mr. Comuzzi:** What have you done on that proposal on paragraph (c)? Is that struck...?

**A voice:** It has all been struck out. It is fine.

**Mr. Comuzzi:** So we are talking just about paragraph (a)?

**The Chairman:** We are doing paragraphs (a), (b), and (c).

Clause 8 agreed to

**The Chairman:** Now we have—

**Mr. Angus:** Mrs. Venne's amendment on page 20.

**The Chairman:** Mr. Normand is going to explain the present situation out of the motion that we just carried,

## [Translation]

**Le président:** Quel changement faudra-t-il apporter? La version française sera-t-elle plus exacte lorsque nous aurons passé du facultatif à l'impératif?

**M. Pronovost:** Pas en français. En anglais, peut-être, mais la version française est déjà claire.

**M. Tobin:** Quelle est la version de M<sup>me</sup> Venne?

**M. Pronovost:** Elle a dit que...

**Mrs. Venne:** As I said earlier:

8. The collective duties of the members are as follows:

(a) to make regulations.

The bill reads "*prendre des règlements*", but I would much prefer "*faire des règlements*" and leave the rest the same without adding the terms "*ils sont tenus de*" as Mr. Angus has done. The French version is already clear. We will talk about the word "*politiques*" later.

**M. Fontana:** Le problème découle de la langue anglaise, vous savez. La langue française est tellement plus précise, l'italien est tellement plus expressif.

**Mrs. Venne:** How true.

**Le président:** Madame Venne, selon M. Normand, le fait de changer du facultatif à l'impératif dans la version anglaise exigera qu'on modifie également le préambule de l'article.

**Mrs. Venne:** Yes, *must*.

**Le président:** Oui. C'est ce que nous devons faire si l'amendement proposé par M. Angus est adopté, et je crois qu'il le sera. Êtes-vous d'accord?

**Mme Venne:** Oui.

**Le président:** Êtes-vous prêts à passer au vote sur l'amendement qui change du facultatif à l'impératif et qui nécessite un amendement corrélatif modifiant le préambule de l'article 8 de la version française?

**M. Comuzzi:** Qu'en est-il de l'amendement portant sur l'alinéa c)? A-t-on retranché...?

**Une voix:** On a tout retranché. Il n'y a aucun problème.

**M. Comuzzi:** Nous parlons donc uniquement de l'alinéa a)?

**Le président:** Nous étudions les alinéas a), b) et c).

L'article 8 est adopté

**Le président:** Passons maintenant à...

**M. Angus:** L'amendement proposé par M<sup>me</sup> Venne à la page 20.

**Le président:** M. Normand va nous expliquer l'amendement qui doit être porté à la version française.



[Texte]

changing the English word from "may" to "shall", which has implications in the French language.

**The Clerk:** We have amended only the English portion of the clause by changing "may" to "shall". The French is not affected the same way. Legal council remedies the situation by striking out lines 4 and 5 only in the French version and changing it to the following:

On continue. Les paragraphes a), b), et c) demeurent donc inchangés. L'article 8 se lirait ainsi:

Il incombe aux membres agissant collectivement de faire ce qui suit:

- a) prendre des règlements administratifs. . .
- b) établir des politiques. . .
- c) établir des politiques. . .

**Mme Venne:** «Prendre des règlements», je déteste toujours cela autant, mais je vais le garder. Je ne m'obstinerai pas.

**La greffière:** D'après les conseils qu'on me donne, c'est l'utilisation judicieuse des mots.

**Mme Venne:** D'accord.

**La greffière:** Merci, monsieur le président.

**Mme Venne:** Bien! Je fais une concession.

**Mr. Angus:** Do we need a motion to make that consequential change?

**The Chairman:** Yes, I was told by the clerk that when we start to amend things and pass the motion, if it is clear there is no consequential motion. . . Do you think it should be a little more precise than just a general motion to implement the change consequentially?

**Mr. Angus:** I will move whatever he said.

**The Chairman:** I think that is fair.

• 1120

**The Clerk:** There are two things, Mr. Chairman. First of all, what we just did should be the English version only, and then possibly could have another motion to deal with the French portion. That way it would be clearer.

**Mr. Tobin:** On a point of order, Mr. Chairman. Whether we move an amendment in English or in French, providing we understand through discussion what it is we are doing and what it is we are attempting to achieve, it is incumbent upon the Crown's drafters to ensure that appropriate words are used to make the bill identical in either language, sometime between the passage of an amendment in committee and the presentation of the bill in the House. To begin to talk

[Traduction]

cet amendement découle de la motion que nous venons d'adopter, c'est-à-dire la motion qui change le facultatif à l'impératif dans la version anglaise.

**La greffière:** L'amendement visant à changer le mot *may* à *shall* ne vise que la version anglaise. Il ne touche pas la version française. Pour corriger la version française, notre conseiller juridique recommande que l'on retranche les lignes 4 et 5 de la version française et de les remplacer par le texte suivant:

Continuing. Paragraphs a), b), and c) would not change. Clause 8 in the French version would read as follows:

Il incombe aux membres agissant collectivement de faire ce qui suit:

- a) prendre des règlements administratifs. . .
- b) établir des politiques. . .
- c) établir des politiques. . .

**Mrs. Venne:** I still hate the term "*Prendre des règlements*", but I will not insist that we change it.

**The Clerk:** According to the advice I have received, that is the correct choice of word.

**Mrs. Venne:** All right.

**The Clerk:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mrs. Venne:** Okay, I will make a concession.

**M. Angus:** Avons-nous besoin d'une motion pour cet amendement corrélatif?

**Le président:** Oui. La greffière me dit que lorsque nous adoptons une motion d'amendement, s'il est clair qu'il n'y a aucune motion découlant. . . À votre avis, faut-il une motion précise ou peut-on adopter une motion générale portant sur le changement qui découle de la motion initiale?

**M. Angus:** Je propose ce qu'il a dit.

**Le président:** Très bien. Cela me semble juste.

**La greffière:** J'ai deux choses à vous signaler, monsieur le président. Tout d'abord, les amendements qui viennent d'être proposés ne doivent s'appliquer qu'à la version anglaise et, éventuellement, nous pourrions avoir une autre motion pour la version française. Ce serait plus clair de cette manière.

**M. Tobin:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Que l'amendement soit présenté en anglais en français, dès lors qu'on se met d'accord sur le changement et sur le but recherché, c'est aux rédacteurs de lois qu'il incombe de s'assurer que la bonne formulation est utilisée pour que la loi soit identique dans les deux langues, parfois entre l'adoption d'un amendement en comité et la présentation du projet de loi à la Chambre. C'est la première fois que j'entends parler

[Text]

about moving an amendment in English only and something else in French is something I have never seen.

**The Chairman:** Well, Mr. Tobin, you have not seen it because you did not have as many bright members around the table as we have here today. Madam Venne signalled many days ago, weeks ago, that there were several technical flaws in the French translation.

Normally, what you say is totally right. We pass something in English or we pass something in French, and the consequential change is in the other language. When you have a member of the committee who raises the motion and modifies what we are trying to do in English, and points out the problems in English and French, that is why we are in this, that is why we are addressing it. That is why we are going to have an adjournment of the committee for three minutes or five right after we dispose of this matter and before we come to another clause. It is the intention of the Chair that we reconvene after three to five minutes. We all can take a pause that refreshes and then reconvene until 12.30 p.m.

Mr. Angus is going to move in English only what we have just voted on, then Madam Venne is going to move—

**Mme Venne:** Je vais le proposer pour le côté français.

**The Chairman:** —what Mr. Normand said, and we will tidy it up when you translate and write it down. That is clause 8—

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, there is still Madam Venne's amendment on page 20.

**The Chairman:** Let us adjourn now, and I will have a pause and reflect. There is quite a bit more on clause 8. Clauses 5, 8 and 10, all them are important. Do not go too far away.

• 1123

• 1138

**The Chairman:** Colleagues, we will reconvene.

Madam Minister, as your staff will tell you, we have been trying to find out how we can accommodate all members and yourself, with all the usual conflicts. I know your staff is checking now to see if we can continue this afternoon. I must say, some of us thought you were going to be here tomorrow afternoon, but let us just see what we can do this afternoon.

For a multitude of reasons, it is not advisable to even try to sit tonight, not just because of caucus meetings but members have other commitments. Quite frankly, from an absolute political point of view in a most generic sense, having had a full morning this morning and the minister

[Translation]

de présenter une modification en anglais seulement et une modification parallèle en français.

**Le président:** Eh bien, monsieur Tobin, c'est la première fois parce que vous n'avez pas eu la chance de siéger en compagnie de personnes aussi perspicaces qu'aujourd'hui. Il y a quelques jours ou quelques semaines, M<sup>me</sup> Venne nous a signalé que la traduction française contenait plusieurs erreurs techniques.

Logiquement, vous avez tout à fait raison. Nous adoptons un texte en anglais ou en français et les changements pertinents sont reportés dans l'autre langue. Pourtant, il faut bien procéder de cette manière lorsqu'un membre du Comité propose une motion, modifie le texte anglais et signale certains problèmes en anglais et en français. C'est ce que nous faisons en ce moment. C'est pourquoi nous allons nous ajourner pendant cinq minutes environ une fois que nous aurons réglé cette question, avant de passer à un autre article. J'ai l'intention de reconvoquer la réunion après une pause de quelques minutes. Nous pouvons donc tous nous détendre un peu et nous retrouver à 12h30.

M. Angus proposera, par une motion en anglais seulement, ce sur quoi nous venons de voter, puis M<sup>me</sup> Venne proposera. . .

**Mrs. Venne:** I am going to move for the French version.

**Le président:** Ce que M. Normand vient de déclarer, et nous mettrons tout en ordre au moment de la traduction et de la rédaction. Il s'agit de l'article 8. . .

**M. Angus:** Monsieur le président, il reste encore l'amendement de M<sup>me</sup> Venne, page 20.

**Le président:** Levons la séance maintenant. Je vais en profiter pour prendre une pause et réfléchir. Il nous reste encore beaucoup à faire au sujet de l'article 8. Les articles 5, 8 et 10 sont tous importants. Ne vous éloignez pas trop.

**Le président:** Nous allons reprendre nos travaux.

Madame la ministre, comme vos collaborateurs pourront vous le dire, nous avons essayé de trouver aux conflits habituels des solutions qui conviennent à tous les membres du Comité et à vous-même. Je sais que vos collaborateurs vérifient en ce moment afin de savoir si nous pouvons poursuivre cet après-midi. Je dois préciser que certains d'entre nous pensaient vous rencontrer demain après-midi, mais nous allons voir ce que nous pouvons faire aujourd'hui.

Pour une multitude de raisons, il est inutile de songer à siéger ce soir, non seulement à cause des réunions de caucus, mais parce que certains membres du Comité ont d'autres engagements. Franchement, je ne crois pas que, mardi soir, les membres du Comité seraient dans un état



[Texte]

on estimates this afternoon for two hours, I do not think you would find the members in quite as constructive a mood Tuesday night as they might be this afternoon.

**Mr. Angus:** I thought we were always constructive in the evening, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The experience I have had at night meetings is that you have an awful lot of sound but very little progress. We are now on page 20 of our book of amendments.

• 1140

**Mme Venne:** C'était toujours sur l'article 8, en français seulement. En changeant, dans les paragraphes b) et c), le mot «politiques» qui n'a pas le même sens en français qu'en anglais pour le changer par «établir des règles générales en ce qui concerne».

Et c'est simplement, encore là, pour une question de concordance. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de discussion.

**Mr. Angus:** I have a question. I see in the current French version what appears to be a phrase that relates to policy. Mrs. Venne is proposing to change it to "general regulations". No?

**Mr. Benjamin:** General rules.

**Mme Venne:** Cela ne se traduit pas de la même façon. Quand on parle de «politiques», c'est le gouvernement qui établit des politiques. Ce ne peut pas être un bureau. C'est dans ce sens-là qu'il faut le prendre.

**Mr. Angus:** I am sorry. I did not get any translation of that at all.

**The Chairman:** She is only amending the French amendment.

**Mr. Angus:** I understand that, Mr. Chairman. I was speaking only about the French version, and on page 9, line 9, my quick translation says "establish the policies". That is how I interpret that. Mrs. Venne is proposing to change it to "general regulations".

**Mrs. Venne:** No.

**Mr. Angus:** Okay.

**Mme Venne:** Cela ne se traduit pas de la même façon. Ce que je dis, c'est que des «politiques» sont établies par le gouvernement et non pas par un bureau. Et c'est pour cela que je dis que cela pourrait être «lignes directrices» en français. Mais j'ai simplement marqué «règles générales». Et ça ne se traduit pas par «general regulations».

**Mr. Angus:** Okay. But it is not the policies of the government, it is the policies of the board. And again, I am still uncertain about the different meaning—I understand the intent—given to the words *règles générales*

[Traduction]

d'esprit aussi constructif que cet après-midi, après avoir été en réunion pendant un matinée entière et après avoir entendu la présentation du budget des dépenses par la ministre cet après-midi pendant deux heures. Ceci est une remarque purement politique, dans le sens le plus large du terme.

**M. Angus:** Mais, monsieur le président, je croyais qu'en soirée nous étions toujours dans un état d'esprit positif.

**Le président:** D'après mon expérience, on parle beaucoup mais on n'est pas très productif lors des réunions en soirée. Nous en sommes maintenant à la page 20 de notre carnet d'amendements.

**Mrs. Venne:** My motion referred to clause 8, in French only. I propose to remove in paragraph (b) and (c), the word «politiques» which does not have the same meaning in French as in English and to replace it by «établir des règles générales en ce qui concerne».

Again, this is only for the reasons of consistency. I do not think there will be much discussion about it.

**M. Angus:** J'aimerais poser une question. Je note dans la version française une expression qui se rapporte aux politiques. M<sup>me</sup> Venne propose de la remplacer par «règlements généraux». C'est bien cela?

**M. Benjamin:** Règles générales.

**Mrs. Venne:** It is not the same thing. When you say «politiques», that means policies created by government. An office cannot adopt policies. This is the difference.

**M. Angus:** Je suis désolé, je n'ai eu aucune traduction de tout cela.

**Le président:** Madame Venne est seulement en train de modifier l'amendement français.

**M. Angus:** J'ai compris cela, monsieur le président. Je faisais allusion à la version française et, selon moi, le texte de la ligne 9, page 9, signifie en anglais «establish the policies». M<sup>me</sup> Venne propose de changer cela par «general regulations».

**Mme Venne:** Absolument pas.

**M. Angus:** Très bien.

**Mrs. Venne:** The translation is not the same. What I mean is that what we call «politiques» are established by government and not by a board. This is why I say we could substitute it for «lignes directrices» (guidelines) in French. But I only mentioned «règles générales». And the translation of that is not «general regulations».

**M. Angus:** Très bien. Cependant, il ne s'agit pas des politiques du gouvernement, mais plutôt de celles du bureau. Et là encore, je ne suis pas certain de la différence. . . Je comprends le sens que l'on veut donner

[Text]

versus *politiques*. I appreciate that Mrs. Venne is attempting to clean up the language, but I am wondering whether she is actually extending the intention of that clause.

**The Chairman:** Well, Mr. Angus, neither you nor I are the linguists nor the legal linguists around the table. I am informed this amendment is a housekeeping amendment to conform to the English. That is the way it will be drafted and that is the way it is moved.

**Mr. Angus:** If that is the case, I have no problem. I just wanted to raise that so we knew exactly what we were doing.

**The Chairman:** The main thing is that you will always be pleading your case in the English. So that is all right with you, yet the French is not all right; and that is why this amendment is being made.

**Mr. Angus:** That is fully acceptable, Mr. Chairman. It is just—

**The Chairman:** It is a housekeeping amendment. I am as much in the dark as you are. I certainly accept what Mrs. Venne and Mr. Pronovost and the law officers tell me on this.

**Mr. Fontana:** A point of order, just for my own clarification. If we are talking about the policies of the board, and I heard Mrs. Venne indicate it is the policy of the government, could I just understand what the French word is for the word "policies"?

**Mme Venne:** Il s'agit de «lignes directrices» ou «règles générales». Ce sont les deux.

**Mr. Angus:** Well, why not use those? What is the French translation for "regulations"?

**Mme Venne:** Ce sont des «règlements».

**The Chairman:** Colleagues, Mr. Tobin made a good point. We amend in English, we amend in French, and then let the draftsmen make the corresponding changes.

**Mr. Tobin:** Hear, hear!

**The Chairman:** Mrs. Venne signalled many moons ago that there were several clauses in the bill that were incorrect, and that is why this amendment is just in French. So it is to correct that, and I am informed it does. I appreciate the concern, but there are enough difficulties, and even more confusion, if—

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, if we can be assured that to the extent that there may or may not be a perfect consistency it will be clarified by the people when it goes back to the drafters—

[Translation]

aux termes *règles générales* par rapport à *politiques*. Je comprends que M<sup>me</sup> Venne cherche à rendre le libellé plus précis, mais je me demande si, ce faisant, elle n'élargit pas la portée de cet article.

**Le président:** Eh bien, monsieur Angus, nous ne pouvons, ni vous ni moi, prétendre être des linguistes et encore moins des juristes experts en linguistique. On me dit que cette modification est un détail d'ordre administratif destiné à rendre la version française conforme à la version anglaise. C'est de cette manière qu'elle sera rédigée et que la modification est proposée.

**M. Angus:** Dans ce cas, je n'ai aucune objection. Je voulais simplement soulever cette question afin de savoir exactement ce que nous faisons.

**Le président:** L'essentiel, c'est que vous soyez satisfaits de la version anglaise, puisque c'est celle que vous utiliserez toujours. En revanche, la version française n'est pas tout à fait au point et c'est la raison pour laquelle cette modification est proposée.

**M. Angus:** Je suis tout à fait d'accord, monsieur le président. Je voulais simplement. . .

**Le président:** C'est une modification d'ordre administratif. Je n'y comprends pas plus que vous. Je suis prêt à accepter les recommandations que proposeront M<sup>me</sup> Venne, M. Pronovost et les juristes.

**M. Fontana:** J'aimerais faire un rappel au Règlement, pour ma propre gouverne. Puisque nous parlons des politiques du Bureau et que M<sup>me</sup> Venne a précisé qu'il s'agissait des politiques du gouvernement, j'aimerais savoir quel est le terme français qui correspond au mot «policies»?

**Mrs. Venne:** You can translate it either by «lignes directrices» or «règles générales»:

**M. Angus:** Eh bien pourquoi ne pas utiliser ces termes? Quel est l'équivalent français de «regulations»?

**Mrs. Venne:** It is «règlements».

**Le président:** Chers collègues, M. Tobin a fait une observation valable. Contentons-nous de proposer des modifications pour l'anglais, d'autres pour le français et laissons les rédacteurs effectuer les changements nécessaires.

**M. Tobin:** Bravo!

**Le président:** M<sup>me</sup> Venne nous a signalé il y a longtemps que plusieurs articles du projet de loi contenaient des erreurs et c'est la raison pour laquelle cette modification s'applique uniquement au français. On me dit d'ailleurs que cette modification corrige bien les erreurs. Je comprends vos questions, mais il y a suffisamment de difficultés et il y aurait encore plus de confusion si. . .

**M. Tobin:** Monsieur le président, dans la mesure où on peut nous assurer que nous n'avons pas à rechercher une concordance parfaite entre les deux versions, puisque le projet de loi sera réexaminé lorsqu'il retournera entre les mains des rédacteurs. . .



[Texte]

**The Chairman:** As much as it can be with the two languages, which sometimes are not compatible and still are two solitudes.

**Mr. Tobin:** They are always compatible.

**The Chairman:** In terms of precise interpretation, you can get different interpretations.

• 1145

Anyway, you have heard the amendment, which the Chair says is permissible and acceptable on the basis that it is a housekeeping amendment and does not change anything fundamentally.

Amendment agreed to

**The Chairman:** We still have another amendment on clause 8: page 21 of your amendments, page 9 of the bill. Who will move this?

**Mr. Pronovost:** I move that the English version of clause 8 of Bill C-2 be amended by striking out line 18 on page 9 and substituting the following:

“such review, may require the Directors of” instead of “request”.

**Mr. Tobin:** Is this consistent in both languages?

**Mr. Pronovost:** *Oui.*

**The Chairman:** That is very good. It is another housekeeping amendment.

Amendment agreed to

**The Chairman:** We have another amendment to clause 8 on page 22. It is Mr. Keyes's amendment.

**Mr. Keyes:** I move that we add immediately after line 29, on page 9, the following:

(h) all such by-laws as established under this section shall be published in *The Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof.

The purpose is to open it up. As we heard through the spokesman, Mr. Burnett, from the American board, their meetings are totally open to the public. In fact television cameras are permitted inside, and you can turn on your television and watch it down there. At the very least we feel that by informing, by letting them know what the board is doing, what policies are being made, policies on what accidents, etc., this opens up the flow of communication between the parties.

**Mr. Angus:** I want to indicate my support for this amendment. It is similar in intent to what I had attempted to do but you ruled out of order under a different clause, where I talked about consultation with interested parties. This makes sure that the policies of the board after they have been determined by the board are made available through the *Gazette* process to those interested parties.

[Traduction]

**Le président:** Ce n'est pas toujours possible avec les deux langues qui sont parfois incompatibles et qui restent encore deux solitudes.

**M. Tobin:** Elle sont toujours compatibles.

**Le président:** Quant on veut être précis, on aboutit parfois à des interprétations différentes.

De toute façon, vous avez entendu l'amendement qui, d'après le président, est autorisé et acceptable. Étant donné qu'il s'agit d'un amendement d'ordre administratif qui ne change rien au fond.

L'amendement est accepté

**Le président:** Nous avons un autre amendement concernant l'article 8, à la page 21 de la liasse, page 9 du projet de loi. Qui propose cet amendement?

**M. Pronovost:** Je propose que l'article 8 de la version anglaise du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, à la ligne 18, page 9, de ce qui suit:

«such review may require the Directors of» au lieu de «request».

**M. Tobin:** Est-ce que le texte est le même dans les deux langues?

**M. Pronovost:** *Yes.*

**Le président:** C'est très bien. Il s'agit d'un autre amendement d'ordre administratif.

L'amendement est adopté

**Le président:** Nous avons un autre amendement à l'article 8, page 22. C'est un amendement proposé par M. Keyes.

**M. Keyes:** Je propose d'ajouter, après la ligne 28, page 29, ce qui suit:

h) tous les règlements administratifs pris en vertu du présent article sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins 90 jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur.

L'objectif est de rendre le processus public. Dans le cas du bureau américain, les réunions sont totalement ouvertes au public, comme l'a déclaré son porte-parole, M. Burnett. De fait, les caméras de télévision sont autorisées à l'intérieur, ce qui fait que vous pouvez suivre les débats sur votre écran. Nous estimons tout au moins que le fait de donner des informations sur les activités du Bureau, sur les règles générales qu'il adopte, sur les politiques relatives aux accidents, etc., permettra d'améliorer les communications entre les parties intéressées.

**M. Angus:** Je donne mon appui à cet amendement. Il est semblable à un amendement que j'avais proposé mais que vous avez jugé irrecevable relativement à un autre article. Cet amendement proposait de consulter les personnes intéressées. Grâce à cet amendement-là, les personnes intéressées peuvent prendre connaissance dans la *Gazette* des politiques adoptées par le Bureau.

## [Text]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I just to say Mr. Angus's amendment would have required consultation. The difficulty there is determining what consultation is and when it is finished. All this amendment does is require after the fact, just as in the case in clause 34 with respect to the publication of regulations—

**Mr. Keyes:** Government amendment on page 57.

**Mr. Tobin:** Page 57. What we are saying is that the internal by-laws, for example, in which the board determines which classes of accident should be investigated, which classes are not subject to investigation, and basic practices of the board determined in-house are known to affected agencies.

**Mrs. Martin:** The problem I have with this is that, as far as the by-laws are concerned, the by-laws are respecting the conduct of business at meetings of the board. It is the way that the board operates internally as far as the conducting of its meetings and so forth are concerned.

It says "after the fact", but that still is 90 days, which will slow down the process considerably. The information as far as interested parties are concerned is available under the Access to Information Act, if they want it.

Allowing the board to make its own by-laws as far as the conducting of its meetings is concerned is well covered within the bill. All I see this amendment doing is slowing things down, and I do not see where it will help make it any more open than it is now, because for those interested parties they can access it under the Access to Information Act.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I would like to move a subamendment: that after the word "by-laws" the words "and policies" be written in.

I think the intent of the mover was that the manner in which the board operates, the rules it operates under, not just how they run their meetings, should be a matter for public information. I do not think it is appropriate or necessary that interested people from the aviation industry, the railway industry, and the other modes of transport should have to go through Access to Information to find out the policies of the board. I think it should be automatic.

**Mr. Keyes:** The mover accepts that subamendment to the motion, Mr. Chairman.

• 1150

**Mr. Malone:** It stills leaves the question of publishing how you run a meeting. It seems to me you do not want an "and" in there.

## [Translation]

**M. Tobin:** Monsieur le président, je veux simplement préciser que l'amendement de M. Angus aura nécessité des consultations. La difficulté est de déterminer la nature et les limites des consultations. Le seul effet de cet amendement est d'exiger, a posteriori, comme dans le cas de l'article 34 concernant la publication des règlements. . .

**M. Keyes:** Amendement du gouvernement, page 57.

**M. Tobin:** Page 57. Ce que nous voulons dire, c'est que les organismes concernés peuvent prendre connaissance des règlements internes, par exemple le règlement en vertu duquel le Bureau décide quelles sont les catégories d'accidents qui doivent faire l'objet d'une enquête, quelles sont celles qui en sont exemptées, ainsi que les méthodes de fonctionnement interne.

**Mme Martin:** Mon problème, en ce qui a trait aux règlements, c'est qu'ils se rapportent à la tenue des réunions du bureau. Il s'agit des procédures internes qui s'appliquent à la tenue des réunions, etc.

On dit «a posteriori», mais c'est encore 90 jours, ce qui a pour effet de ralentir considérablement le processus. Les intéressés peuvent se prévaloir de la Loi sur l'accès à l'information pour obtenir les renseignements qu'ils désirent.

Le projet de loi est très clair quant à l'adoption par le Bureau de ses propres règlements relativement à la tenue des réunions. A mon avis, cet amendement a simplement pour effet de ralentir le processus, et je ne vois pas comment il pourrait le rendre plus ouvert, étant donné que les intéressés peuvent dès maintenant se prévaloir de la Loi sur l'accès à l'information pour obtenir les renseignements qu'ils désirent.

**M. Angus:** Monsieur le président, j'aimerais proposer un sous-amendement afin de rajouter les mots «et toutes les politiques» après le mot «administratifs».

Je crois en effet que l'intention de l'auteur de l'amendement était de rendre public les méthodes de fonctionnement du Bureau, les règles qu'il établit et non pas simplement les procédures suivies lors des réunions. Je ne pense pas qu'il soit juste ni nécessaire que les personnes intéressées de l'industrie aéronautique, de l'industrie ferroviaire et des autres modes de transport soient contraintes de se prévaloir de la Loi sur l'accès à l'information pour se renseigner sur les lignes directrices du Bureau. A mon sens, ces renseignements devraient être fournis de manière automatique aux intéressés.

**M. Keyes:** Monsieur le président, l'auteur de la motion accepte ce sous-amendement.

**M. Malone:** Cela ne résoud toujours pas la question des règles de procédure concernant les réunions. Il me semble que l'on rajoute «et» ici.



[Texte]

**Mr. Tobin:** With due respect to the minister, Mr. Chairman, the purpose of the amendment is not to publish how you run a meeting. I think the purpose of the amendment is very clear. If you read through all the clauses, all such by-laws and policies as established under this section shall be published in *The Canada Gazette*.

In other words, if the board determines after a period of discussion that certain classes of accidents are deemed to be incidents or occurrences of a nature that will be investigated, and certain other incidents or occurrences are deemed to be of a nature that will not be investigated, that information will be made available to people in all the modes, so they know what the rules of the game are to the extent that by-laws are established. There is obviously no reason why anything this board does in its practices ought to be secret, and we are not suggesting this at all. In the United States they are wide open. Television cameras can literally look in on all the deliberations and broadcast them. We are not saying that. We are not asking for consultation. We are not asking for consent. We are asking for knowledge after the fact.

**The Chairman:** But you are asking for publication of internal by-laws which cover the operation of a board. I was interested in your analogy, Mr. Tobin. You mention regulations and the Statutory Instruments Act and other things. You mention clause 34. You are right. Those regulations that affect the public have to be published because they affect the public. They set up the parameters, the borders and the guidelines for the public to interact with the board, whereas you are asking for something internal, in a sense, let alone the policies.

**Mr. Malone:** If they had only the word "policies". . .

**The Chairman:** I agree with Mr. Malone that if you had only the word "policies". . . By-laws are internal.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, if I may, thinking about the minister's comments and the discussion around the table, the board may make some procedural decisions in terms of their by-laws, not just that they are going to meet monthly, but notwithstanding anything else in this legislation they may decide as a policy, as a by-law, that they have to have a larger quorum than that provided. They may say that for major accident investigations it must be a full board meeting to review the report of the investigators and the recommendations that come out of that investigation, and two members, as it is currently written, or possibly three, if we make the amendment, are insufficient. I think that kind of decision should be made public.

**The Chairman:** They could not make that decision if we specified it in the bill.

[Traduction]

**M. Tobin:** Avec tout le respect que je dois au ministre, l'amendement ne concerne pas, monsieur le président, la publication des modalités de tenue des réunions. A mon sens, l'objet de l'amendement est très clair. Si vous lisez tous les articles, l'ensemble des règlements et des politiques établis en vertu de cet article devront être publiés dans la *Gazette du Canada*.

Autrement dit, il faut que les représentants de tous les secteurs de transport connaissent les règles du jeu et les conditions découlant des règlements établis, en vertu desquels le Bureau, après une période de discussion, détermine que certaines catégories d'accidents sont ou ne sont pas considérées comme des incidents ou des circonstances devant faire l'objet d'une enquête. Bien attendu, il n'y a aucune raison que le Bureau tienne secrètes certaines de ces pratiques, et ce n'est absolument pas ce que nous proposons. Le bureau américain est très ouvert. La télévision peut filmer et diffuser les délibérations. Ce n'est pas cette formule que nous proposons. Nous ne demandons pas de consultations. Nous ne demandons pas d'accord. Nous demandons à être informés à posteriori.

**Le président:** Mais vous demandez la publication des règlements internes qui concernent le fonctionnement du Bureau. Votre comparaison m'a intéressé, monsieur Tobin. Vous citez, entre autres, les règlements et la Loi sur les textes réglementaires. Vous citez l'article 34. Vous avez raison. Il faut que les règlements qui touchent la population soient publiés, étant donné qu'elle est directement concernée. Ils définissent les paramètres, les limites et les politiques que la population doit respecter dans ses rapports avec le Bureau alors que vous demandez, quant à vous, la publication de règlements internes, dans un sens, sans parler des politiques.

**M. Malone:** Il n'y a pas que le mot «politiques». . .

**Le président:** Je suis d'accord avec M. Malone pour dire qu'il n'y a pas que les mots «politiques». . . Les règlements sont des textes internes.

**M. Angus:** Monsieur le président, les commentaires du ministre et les discussions auxquelles nous assistons m'amènent à penser que le Bureau peut faire certains choix concernant ses règlements. Il peut en effet non seulement décider de se réunir tous les mois, mais, en dépit de toute dispositions de ce projet de loi, il peut aussi décider dans ses politiques, dans ses règlements, d'augmenter le quorum prévu. Par exemple, le Bureau peut décider que la présence de tous les membres est nécessaire, en cas d'enquête sur un accident grave, pour étudier le rapport des enquêteurs et les recommandations découlant de l'enquête, jugeant en effet que deux membres, comme c'est le cas actuellement, ou peut-être trois, si nous adoptons l'amendement, n'est pas un nombre suffisant. A mon sens, ce type de décision devrait être rendue publique.

**Le président:** Ils ne pourraient pas prendre cette décision si nous mettions une disposition en ce sens dans le projet de loi.

## [Text]

**Mr. Atkinson:** Mr. Chairman, I apologize. I do not want to be too legal, but by putting it at the end of the clause, lawyers tend to take those things and use them with regard to the entire clause. I have some difficulty with the clause to begin with, but I also have some difficulty with the positioning of it, because at the end it can be taken to modify the entire clause 8.

**Mr. Wilbee (Delta):** I have a point for my own edification. Is this customarily done with other commissions, committees and boards? Are their regulations and policies published?

**The Chairman:** Regulations, yes. Again, going back to the National Transportation Agency, which is a pretty public body, just from memory I do not believe those by-laws and the working operation of the NTA are published in the *The Canada Gazette*. The regulations the NTA makes are published. For the CRTC and other commissions, I think the minister can answer the question, but I think it is unusual to have the by-laws published.

**Mr. Wilbee:** I guess I am asking if this is a precedent.

**The Chairman:** The regulations are public because they deal with the public. By-laws deal with the board.

• 1155

**Mr. Fontana:** Mr. Chairman, it would seem to me that we are talking about a public board. There seems to be a consensus that, yes, there is no problem in making the policies known to the public and therefore disseminating that information by way of publication.

If you read what a by-law is, it not only talks about how the board will conduct its business but also may very well define the role of investigators or vice-chairmen. Surely it goes beyond the scope of just what time you are going to meet, how often, and when you are going to have lunch.

If anybody knows how corporations work—and in a sense this is what it is—the by-laws are the governing statutes of how this whole board will operate. It would seem to me that if you want to make anything public, it should be the by-laws and of course the policies.

As the minister has indicated, you can get this information through the access to information anyway, so why not put it up front that we want this board to be truly open? Because it is a public board, everyone should know exactly what the rules are, how they will operate and what the policies are.

## [Translation]

**M. Atkinson:** Excusez-moi, monsieur le président, je ne veux pas trop entrer dans les détails, mais les avocats ont tendance à considérer que ce qui se trouve à la fin d'un article s'applique à l'article dans son ensemble. Pour commencer, j'ai quelques difficultés avec l'article lui-même, mais l'emplacement de l'amendement pose également un problème. car étant placé à la fin, il peut être considéré comme modifiant tout l'article 8.

**M. Wilbee (Delta):** J'aimerais savoir pour ma propre gouverne s'il est courant que les commissions, les comités et les bureaux publient leurs règlements et leurs politiques?

**Le président:** C'est vrai pour les règlements. Pourtant, si nous prenons le cas de l'Office national des transports, qui est un organisme relativement public, je ne pense pas, si ma mémoire est fidèle, que ses règlements administratifs et ses procédures internes soient publiés dans la *Gazette du Canada*. En revanche, les règlements établis par l'ONT sont publiés. Pour ce qui est du CRTC et des autres commissions, je pense que le ministre peut répondre à la question mais je crois qu'il est rare que les règlements administratifs soient publiés.

**M. Wilbee:** J'aimerais savoir s'il s'agit là d'un précédent.

**Le président:** Les règlements sont publics parce qu'ils touchent le public. Les règlements administratifs concernent le Bureau lui-même.

**M. Fontana:** Monsieur le président, il me semble que nous parlons d'un organisme public. Il semble que l'on reconnaisse en effet qu'il n'y a pas de problème à rendre publiques les politiques et à diffuser les renseignements par voie de publication.

Si l'on essaie de définir ce qu'est un règlement administratif, on s'aperçoit qu'il ne précise pas uniquement de quelle manière le Bureau doit mener ses activités, mais qu'il peut tout aussi bien définir le rôle des enquêteurs ou des vice-présidents. Un règlement administratif ne se contente pas de préciser les heures et la fréquence des réunions ainsi que l'heure des repas.

Dans un sens, on peut comparer le Bureau à une société, et les gens qui connaissent le fonctionnement des sociétés savent que les règlements internes sont les textes qui régissent les activités de l'organisme. À mon sens, s'il faut rendre quelque chose public, c'est bien le règlement administratif et, bien entendu, les politiques.

De toute manière, comme l'a indiqué le ministre, on peut obtenir ces renseignements en se prévalant de la Loi sur l'accès à l'information, alors pourquoi ne pas les rendre publics dès le départ afin de prouver que le Bureau est un organisme ouvert? Étant donné que le Bureau est un organisme public, chacun devrait savoir exactement quels sont les règlements qui le régissent, comment le Bureau fonctionne et quelles sont ses politiques.



[Texte]

**The Chairman:** You want it operational also, Mr. Fontana. The more we talk about it, the more the question about this amendment. Do you want it operational?

Talking about by-laws, under this amendment, this board may have to pass a rule of conduct of business to expedite a certain situation that was new. My God, they would not be able to work for 90 days. They would have to sit there and twirl their thumbs while whatever it was went on for 90 days and everyone had their fingers crossed that something untoward would not happen. The more we get into this. . . interesting. . .

I just want to read the NTA. To answer Dr. Wilbee, the NTA is very clear. The agency may make by-laws respecting the calling of meetings of the agency and the conduct of business at meetings of the agency and those are not public. Policies of the board or the agency are public. I think you would impede the progress of the agency or the board.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I think this committee has to try to come out of here with a bill that will maximize public confidence in the board because it is open, public, independent and is seen to be.

I tend to agree that the 90 days is a little much. I do not see why 30 days would not be plenty of time in which to publish them. I think the point is well made that the by-laws and policies. . . one can put policies into by-laws and nobody gets to see them. I have seen some organizations that had the most outrageous by-laws, which were kept from the members of that organization because they did not have to make them public. There was no constitutional requirement of the organization so they put everything but the kitchen sink into by-laws.

I think it is important that we keep this as open and up-front as possible. "By-laws" and "policies" are right and I would think maybe the mover might want to consider changing "90" to "30".

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, if the major preoccupation and concern of members who have concern with this amendment is the 90-day timeframe, for fear that the work of the board not in some theoretical instance be impeded, we on this side of the table are certainly prepared to shorten that timeframe considerably.

I think our intent is not to have a 90-day publication date. Our intent is to ensure that major by-laws or policies that impact upon agencies or industry being regulated are known to that industry. Whether they get 90 days' notice or 30 days' notice is really irrelevant as long as there is an obligation at some point to publish.

We would be quite prepared—and I am not moving the motion, I am trying to get some response—to reduce that

[Traduction]

**Le président:** Vous voulez également, monsieur Fontana, qu'il soit opérationnel. Plus nous en parlons, plus cet amendement soulève des questions. Voulez-vous que le Bureau soit opérationnel?

D'après l'amendement, le Bureau sera peut-être obligé d'adopter une règle de conduite pour régler certaines questions nouvelles. C'est incroyable, mais à cause de cela, il risquerait d'être paralysé pendant 90 jours. Les membres du Bureau devraient se tourner les pouces et attendre 90 jours en espérant que rien ne se produise. Plus on réfléchit à cette. . . intéressante. . .

Je vais vous lire le document de l'ONT. Pour répondre à M. Wilbee, le document de l'ONT est très clair. L'Office peut adopter des règlements administratifs se rapportant à la convocation des réunions et à ses activités ordinaires, au cours de réunions qui ne sont pas ouvertes au public. Les politiques du Bureau ou de l'organisme sont publiques. Je pense que toute autre forme nuirait aux activités de l'organisme ou du Bureau.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je crois que le comité doit essayer de présenter un projet de loi grâce auquel le public aura une plus grande confiance dans le Bureau car il sera ouvert, public, indépendant et considéré comme tel.

Je reconnais que 90 jours, c'est un petit peu trop long, mais je ne comprends pas pourquoi 30 jours ne suffiraient pas pour les publier. La vérité, c'est qu'on peut dissimuler les politiques dans les règlements administratifs, sans que personne ne s'en rende compte. Je connais certaines organisations qui ont les règlements administratifs les plus choquants qui soient et dont les membres n'ont pas connaissance, parce qu'ils n'ont jamais été rendus publics. Les états constitutifs de l'organisation n'ayant aucune exigence en ce sens, les règlements administratifs étaient un véritable fourre-tout.

À mon avis, il est important d'insister le plus possible sur l'ouverture et la simplicité. Maintenons donc «règlements administratifs» et «lignes directrices» dans l'amendement et demandons peut-être à l'auteur de l'amendement de remplacer le délai de 90 jours par un délai de 30 jours.

**M. Tobin:** Monsieur le président, si le délai de 90 jours stipulé dans cet amendement pose un problème aux membres du comité qui craignent que cela nuise, dans certaines circonstances théoriques, aux activités du Bureau, nous sommes prêts, de ce côté de la table, à raccourcir considérablement ce délai.

Notre intention n'est pas d'imposer un délai de publication de 90 jours, mais plutôt de faire en sorte que les principaux règlements ou politiques qui ont une incidence sur les organismes ou les secteurs de l'industrie touchés par la réglementation soient connus de l'industrie. Que l'avis soit de 90 ou de 30 jours importe peu, dès lors que le Bureau sera contraint de publier.

Je ne propose pas de motion, j'essaie tout simplement de sonder l'auditoire, mais nous serions tout à fait prêts à

[Text]

to 30 days. Again I point out that in the United States the thing is wide open. We are not suggesting that. We are simply saying to tell somebody what you have done after the fact. There should be an obligation to tell people what you have done.

• 1200

When you get the Liberals and the NDP defending business, my God, it is a hint to the Tories opposite to jump on board quick.

Some hon. members: Oh, oh.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, could I speak to this motion?

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, there has been some consultation and I am quite prepared, assuming that there is unanimous consent, to withdraw my subamendment.

**The Chairman:** Let us hear the minister before we go on to any more amendments or subamendments or 90 days or 30 days or any days.

**Mrs. Martin:** I would be interested in what Mr. Angus is going to do with it. Is he is going to withdraw it altogether or did you want to change it?

**Mr. Angus:** I would only be able to withdraw my subamendment, which is adding the words "and policies", thinking that there are some members who are disposed to having, instead of by-laws, just policies be a matter for gazetting. That still leaves it open for us at report stage, if we wish in the House to pursue the whole question of by-laws.

**Mr. Keyes:** I do, too. The mover of the motion would like to change it.

**The Chairman:** Before you change anything, can I hear the minister?

**Mrs. Martin:** Mr. Chairman, I have no problem with the concerns that have been discussed on making the policies public. My concern is the gazetting, because once you gazette it, it becomes statutory. If something happened and the board wanted to react immediately, they would not be able to react immediately because they would have to change that policy in *The Canada Gazette*. You could have an accident they wanted to investigate and they could not investigate it because it did not fit within the policy, so they would have to go through the gazetting procedure. What you are doing is taking away the flexibility for the board to do what you want it to do, and that is to be able to react quickly to problems that occur. Once you get into gazetting, you are putting all sorts of restraints upon the board.

[Translation]

réduire ce délai à 30 jours. Permettez-moi de rappeler encore une fois qu'aux États-Unis le processus est public. Nous ne préconisons pas une telle formule. Nous demandons simplement la publication à posteriori des décisions qui ont été prises. Le Bureau devrait être tenu d'informer la population de ses activités.

Eh bien, quand les libéraux et le NPD se mettent du côté des gens d'affaires, c'est qu'ils ont vraiment envie de recruter les conservateurs dans leurs rangs.

Des voix: Oh, Oh!

**M. Keyes:** Monsieur le président, est-ce que je pourrais rajouter un mot au sujet de cette motion?

**M. Angus:** Monsieur le président, il y a eu des consultations et je suis tout à fait prêt à retirer mon sous-amendement, si les membres sont d'accord à l'unanimité.

**Le président:** Écoutons madame la ministre avant de parler d'autres amendements ou sous-amendements, d'envisager des délais de 90 ou 30 jours ou pas de délais du tout.

**Mme Martin:** J'aimerais savoir ce que M. Angus a l'intention de faire. Est-ce qu'il veut modifier son sous-amendement ou le supprimer complètement?

**M. Angus:** La seule chose que je veux faire, c'est de retirer mon sous-amendement qui consiste à rajouter les mots «et les politiques», en m'appuyant sur le fait que certains membres préfèrent que seules les politiques et pas les règlements administratifs soient publiés dans la *Gazette du Canada*. Il nous reste encore la possibilité de soulever à nouveau la question des règlements administratifs lorsque le projet de loi sera déposé à la Chambre.

**M. Keyes:** C'est bien mon intention. L'auteur de la motion aimerait y apporter une modification.

**Le président:** J'aimerais, avant de vous laisser changer quoi que ce soit, donner la parole au ministre.

**Mme Martin:** Je n'ai aucune objection en ce qui concerne les demandes relatives à la publication des politiques. Mon problème, c'est la publication dans la *Gazette du Canada*, car les textes publiés dans la *Gazette* ont force de textes réglementaires. Le Bureau ne pourrait réagir rapidement dans certaines circonstances, étant donné qu'il devrait publier dans la *Gazette du Canada* les modifications à ces politiques. Par exemple, en cas d'accident, le Bureau ne pourrait faire enquête, parce qu'il lui faudrait d'abord modifier ces politiques et publier les modifications la *Gazette du Canada*. Cette façon de procéder ne fait qu'enlever de la flexibilité au Bureau et l'empêcher d'agir à sa guise afin de prendre rapidement en considération les problèmes qui se présentent. Dès le moment où l'on exige la publication dans la *Gazette*, on impose toutes sortes de contraintes au Bureau.



[Texte]

Now, as far as a motion to make the policies public upon request type of thing, where any interested party could obtain it not going through the access of information but obtain a copy of the policy from the board, fine, but the constraints you are putting on the board in the time available for them to act by gazetting it is to me taking away the very flexibility that you are looking for in accident investigations.

**The Chairman:** I think that is a very reasonable explanation of an interesting point we have been wrestling with here.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I was prepared to give support to the theme that Mr. Angus expressed, then you recognized the minister and I have heard her expression.

I think I sense that there may well be a will in the committee and in the minister to come up with an appropriate touch to this mood that we are expressing here—that we could just set this amendment down, anticipating that the minister would come forward at the next reading in the House with an appropriate amendment because otherwise, we are into then a drafting question here.

**The Chairman:** It could be we get into drafting questions, Mr. Malone; as you well know, sometimes they are not language questions but drafting.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, it may expedite the situation if I withdraw the amendment and the motion, wipe the slate clean, and my amendment would read immediately after line 29 on page 9 the following:

(h) all such policies as established under this section shall be published in *The Canada Gazette* within 90 days.

**The Chairman:** Oh, no, that was not the minister's thought.

**Mr. Keyes:** No, no, but what that does is prevent—

**The Chairman:** Okay, we have had the discussion. If you want to move that, then I am ready. We have had enough discussion on this—

**Mr. Keyes:** May I explain why, Mr. Chairman?

**The Chairman:** No, but we can vote on your present thing because your second thing is not going to—

**Mr. Keyes:** Yes, it does. I believe it does.

**The Chairman:** I do not think it is going to find faith with the consensus.

**Mr. Keyes:** I think Madam Minister is concerned about limiting the work of the board. This requires publishing within 90 days in *The Canada Gazette* but it still allows the board to work.

[Traduction]

Je n'ai rien contre une motion qui stipulerait que les politiques soient rendues publiques sur demande, c'est-à-dire que toute personne intéressée pourrait les obtenir sans avoir à se prévaloir de la Loi sur l'accès à l'information, mais, si l'on exige la publication dans la *Gazette*, on impose au Bureau des contraintes, qui, à mon sens, lui ôte toute la flexibilité dont il a besoin pour enquêter sur les accidents.

**Le président:** Voilà une explication très raisonnable d'un point intéressant sur lequel nous n'avons pas réussi à nous entendre.

**M. Malone:** Monsieur le président, j'étais prêt à donner mon appui à la formule proposée par M. Angus, mais, je me range à l'opinion de madame la ministre.

Je crois déceler au sein du comité et chez le ministre, une volonté de trouver une solution à cette préoccupation que nous avons soulevée, si bien que nous pouvons laisser cet amendement de côté en espérant que le ministre proposera un amendement approprié, lors de la prochaine lecture à la Chambre, car, sinon, nous allons nous lancer dans des problèmes de rédaction.

**Le président:** Il se peut très bien que nous nous lancions dans des problèmes de rédaction, monsieur Malone; vous savez très bien que ce ne sont pas toujours des questions linguistiques, mais des questions de rédaction.

**M. Keyes:** Monsieur le président, j'aimerais, pour accélérer le processus, retirer mon amendement et la motion, tout annuler, afin que mon amendement se présente comme suit, juste après la ligne 29, page 9:

h) toutes les politiques établies en vertu du présent article doivent être publiées dans la *Gazette du Canada* dans les 90 jours.

**Le président:** Non, ce n'est pas du tout ce que voulait le ministre.

**M. Keyes:** Non, mais cela empêche. . .

**Le président:** Très bien, la discussion a eu lieu. Je vous écoute, si vous êtes prêt à présenter cette motion. Nous avons assez débattu la question. . .

**M. Keyes:** Monsieur le président, permettez-moi de m'expliquer.

**Le président:** Non, nous allons voter sur le premier amendement que vous avez proposé, étant donné que votre deuxième amendement ne pourra pas. . .

**M. Keyes:** Mais si, j'en suis persuadé.

**Le président:** Je ne pense pas que vous obtiendrez un consensus sur votre deuxième amendement.

**M. Keyes:** Je crois que madame la ministre cherche à limiter les contraintes imposées au Bureau. Eh bien, mon amendement demande la publication dans la *Gazette du Canada* dans les 90 jours, mais sans que le Bureau soit tenu d'arrêter ses activités.

[Text]

**The Chairman:** I think Mr. Atkinson may still be on the same wavelength.

**Mr. Tobin:** I want to come back to this.

**Mr. Atkinson:** If I may, Mr. Chairman, if this motion were withdrawn, I would submit that we make another motion by adding a subclause 8.(2):

The Board shall make available to the public any policies established pursuant to paragraphs 8.(1)(b) or (c).

• 1205

You would therefore have a subclause 8.(1) and you add a subclause (2) to it, in order to distinguish it. You also say that you will make available to the public any policies established in paragraphs (1)(b) and (c). You just refer to those particular paragraphs alone and then you do not run into the difficulty to which I previously alluded.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I partly agree with my colleague, but I do not know why he leaves out paragraph (a). I made the point that you can put anything and everything you want in a by-law, but if nobody knows what it is, you have destroyed some of the confidence of the public in the board. I do not know why we just do not add a new subclause (2) that says upon request the board shall provide copies of by-laws and policies approved by the board. Then it is upon request and it meets the minister's worry or concern about gazetting it. If we did that and gave it the emphasis by making it a separate subclause (2), we would then have a subclause (1) and (2) to it. I think it has to read "both by-laws and policies".

**Mr. Atkinson:** I have some difficulty with "by-laws". By-laws are readily accessible. There is no problem with that. Policies are the ones you are going to have a bit of difficulty with. There was some expression that by-laws were not to be included, and I agree with that. I think it should just be "policies", and that was the reason for the suggested amendment.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, you will note that the purpose of the new amendment proposed by Mr. Keyes was on one hand to provide for an obligation to make information available to affected industries, but on the other hand not to in any way, shape or form tie up work of the board. In other words, the words "before the proposed effective date thereof" were dropped from the amendment he proposed. All he is asking is that whatever decisions are made be published in *The Canada Gazette*. Nothing stops the board in any way, shape or form, and at some point the affected industry picks up *The Canada Gazette* and notes there are new policies affecting that industry and there they are. Nobody asked their consent. Nobody has to delay anything until they approve or disapprove or consult. It is merely a matter of public information.

[Translation]

**Le président:** Je pense que M. Atkinson est peut-être encore sur la même longueur d'ondes.

**M. Tobin:** J'aimerais revenir là-dessus.

**M. Atkinson:** Monsieur le président, si la motion est retirée, j'aimerais présenter une autre motion en rajoutant le paragraphe 8.(2) suivant:

Le Bureau mettra à la disposition du public toutes les politiques établies en conformité des alinéas 8(1)b) ou c).

Vous auriez donc un paragraphe 8.(1) auquel vous pourriez ajouter un paragraphe (2), pour faire la distinction. Vous dites également que vous mettrez à la disposition du public toutes les politiques définies aux alinéas (1)b) et c). Il suffit d'indiquer ces alinéas et on évite ainsi la difficulté dont je parlais tout à l'heure.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis en partie d'accord avec mon collègue mais je ne sais pas pourquoi il omet l'alinéa a). J'ai expliqué que l'on pouvait mettre tout ce qu'on voulait dans un règlement administratif, mais si personne ne sait de quoi il s'agit, on détruit une partie de la confiance du public pour le Bureau. Je ne sais pas pourquoi nous ne nous bornons pas à ajouter un nouveau paragraphe (2) stipulant que, sur demande, le Bureau doit fournir des exemplaires des règlements et des politiques approuvés par lui. Il faudrait pour cela une demande, ce qui ne pose pas le problème que redoutait le ministre au sujet de la publication. Ainsi, si en outre il s'agit d'un paragraphe (2) séparé, nous aurions deux paragraphes (1) et (2). Mais je crois qu'il faudrait dire «les règlements administratifs et les politiques».

**M. Atkinson:** Je ne suis pas tout à fait d'accord pour ce qui est des «règlements administratifs». Ils sont facilement accessibles et cela ne pose pas de problèmes. C'est la question des politiques qui est plus difficile. On a dit que les règlements administratifs ne devraient pas être inclus et je suis d'accord sur ce point. D'après moi, ce devrait être uniquement les «politiques», et c'est pour cette raison que l'amendement a été proposé.

**M. Tobin:** Vous constaterez, monsieur le président, que le nouvel amendement proposé par M. Keyes visait à rendre obligatoire la communication de l'information aux industries touchées mais ne devait pas par ailleurs, entraver de quelque façon que ce soit les activités du Bureau. Autrement dit, les termes «avant la date prévue pour l'entrée en vigueur» ont été supprimés de l'amendement proposé. Il voudrait simplement que les décisions prises soient publiées dans la *Gazette du Canada*. Rien n'arrête le Bureau, en aucune façon, et il se peut que les représentants de l'industrie concernée prennent la *Gazette du Canada* et y trouvent de nouvelles politiques les concernant. Personne ne leur a demandé leur avis. Il n'est pas nécessaire d'attendre leur approbation ou de leur demander leur avis. C'est simplement une question d'information publique.



[Texte]

Mr. Chairman, having said that, Mr. Atkinson proposed words that were included in a government amendment, which at one stage was proposed by the government and then withdrawn. Obviously somebody has had a thought very similar to Mr. Keyes's that there is a need to advise the affected sectors of what is going on because the proposed. . . Here it is, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I have not seen it. It does not matter anyway.

**Mr. Tobin:** The effect of the proposed government amendment which was withdrawn was to make policy information available. . . to have it published, period.

Mr. Chairman, basically what we are interested in is having information available, having the process open. If that can be achieved in some measure by having the government amendment, which was proposed and withdrawn, moved by Mr. Atkinson, who in fact proposes exact words, we would be prepared in that instance to withdraw this amendment and to support Mr. Atkinson's amendment if he is disposed to move it. If not, Mr. Chairman, we would want to move the amendment as proposed by Mr. Keyes.

**The Chairman:** This was the amendment in the package that was perhaps going to perhaps be moved by the government, which is along the lines of what Mr. Atkinson said and what Mr. Tobin said.

**Mr. Tobin:** It is identical to what Mr. Atkinson said.

**The Chairman:** Visual policies only. That is the point.

**Mrs. Martin:** When you are talking about *The Canada Gazette*, it is there to tell people about the regulations they must follow; it is there to direct the regulations. Policies of a board and by-laws of a board do not require people to do anything; they relate to the operation of the board. This is why I believe the amendment put forward by Mr. Atkinson better meets the objective of what you are trying to do, and that is to make public without taking away the flexibility of the board.

• 1210

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I withdraw my subamendment, with permission of the committee.

Subamendment withdrawn

**Mr. Tobin:** Mr. Atkinson is going to move that amendment. We withdraw the. . .

**Mr. Keyes:** I withdraw my amendment, Mr. Chairman.

Amendment withdrawn

**The Chairman:** The subamendment and the amendment have been withdrawn on this line. We are awaiting with eager anticipation what Mr. Atkinson may spontaneously suggest.

[Traduction]

Ceci dit, monsieur le président, M. Atkinson a proposé un libellé qui était inclus dans un amendement proposé par le gouvernement et qui a ensuite été retiré. Manifestement, quelqu'un a eu la même idée que M. Keyes, c'est-à-dire qu'il faudrait avertir les secteurs concernés de ce qui se passe parce que. . . Ah le voilà, monsieur le président.

**Le président:** Je ne l'ai pas vu. Mais peu importe, de toute façon.

**M. Tobin:** Selon l'amendement proposé par le gouvernement puis retiré, les renseignements concernant les politiques devaient être connus, c'est-à-dire publiés.

Ce qui nous intéresse, monsieur le président, c'est que les renseignements soient disponibles et le processus ouvert. Si nous pouvons y parvenir d'une certaine façon en demandant à M. Atkinson, qui en fait propose des termes exacts, de proposer l'amendement du gouvernement, qui avait été retiré, nous serions disposés à retirer cet amendement pour appuyer celui de M. Atkinson, s'il accepte de le proposer. Sinon, monsieur le président, nous voudrions proposer l'amendement présenté par M. Keyes.

**Le président:** C'est l'amendement qui devait peut-être être proposé par le gouvernement et qui rejoint ce qu'ont dit M. Atkinson et M. Tobin.

**M. Tobin:** C'est exactement ce qu'a dit M. Atkinson.

**Le président:** Des politiques visibles. C'est cela la question.

**Mme Martin:** Vous parlez de la *Gazette du Canada*, mais elle doit servir à indiquer aux gens les règlements qu'ils doivent suivre; il s'agit de la réglementation. Les politiques et les règlements administratifs d'un bureau n'exigent rien du public; il s'agit du fonctionnement du bureau. C'est pourquoi je trouve que l'amendement proposé par M. Atkinson correspond mieux à l'objectif que vous essayez d'atteindre, puisqu'il est possible de rendre l'information publique sans entraver les activités du Bureau.

**M. Angus:** Monsieur le président, je retire mon sous-amendement, avec l'autorisation du comité.

Le sous-amendement est retiré

**M. Tobin:** Monsieur Atkinson va proposer cet amendement. Nous retirons. . .

**M. Keyes:** Je retire mon amendement, monsieur le président.

L'amendement est retiré

**Le président:** Le sous-amendement et l'amendement ont été retirés. Nous attendons avec une grande impatience ce que va suggérer spontanément M. Atkinson.

## [Text]

**Mr. Atkinson:** I move that clause 8 of Bill C-2 be amended by striking out line 4 on page 9 and substituting the following therefor:

8.(1) The members, at meetings convened in . . .

and by renumbering the cross-references to section 8 accordingly, and by adding immediately after line 29 on page 9 the following:

(2) The board shall make available to the public any policies established pursuant to paragraph (1)(b) or (c).

**The Chairman:** You have heard the new amendment, which covers most of the discussion, I think. Perhaps not everybody is in agreement with it, but it covers all the points raised.

Amendment agreed to

**The Chairman:** Thank you, colleagues. It was very interesting. Anything that does that helps. On page 23, we have Mr. Angus again.

**Mr. Angus:** I would like a clarification before I move on. The last amendment was a new number two, is that correct?

**The Chairman:** Yes. It was moved the way he moved it.

**Mr. Angus:** I just wanted to make sure mine was still in numerical order.

I move that clause 8 of Bill C-2 be amended by adding thereto immediately after line 29 on page 9 the following:

(h) may, notwithstanding policies established under paragraph (c) and subsection 10.(2), give to any director conducting an investigation specific instructions in respect of that investigation.

**The Chairman:** Would you please explain?

**Mr. Angus:** I will do my best. It has been a long time since I drafted it, Mr. Chairman.

Subclause 8.(c) talks about:

may establish, either generally or in relation to specific classes of transportation occurrences, policies to be followed in the conduct of investigations;

And then subclause 10.(2) talks about:

Each of the three Directors mentioned in paragraph 1.(a) has exclusive authority to direct the conduct of investigations on behalf of the Board under this Act in relation to aviation occurrences, marine occurrences, and railway and commodity pipeline occurrences, respectively, but

(a) the Directors' authority under this subsection must be exercised in accordance with any policies established under paragraphs 8(b) and (c); and

(b) the Directors shall report to the Board with respect to their investigations and shall conduct such

## [Translation]

**M. Atkinson:** Je propose que l'article 8 du projet de loi C-2 soit modifié en remplaçant la ligne 4 à la page 9 par le texte suivant:

8.(1) Les attributions collectives des membres sont les suivantes:

et en renumérotant en conséquence les renvois à l'article 8, et en ajoutant immédiatement après la ligne 28 à la page 9, ce qui suit:

(2) Le Bureau doit mettre à la disposition du public toutes politiques établies en vertu de l'alinéa (1)b) ou c).

**Le président:** Vous avez entendu le nouvel amendement, qui correspond assez bien à la discussion. me semble-t-il. Il ne conviendra peut-être pas à tous, mais il reprend tous les éléments abordés.

L'amendement est accepté

**Le président:** Merci, chers collègues. C'était très intéressant. C'est toujours utile. À la page 23, c'est encore M. Angus.

**M. Angus:** Je voudrais un éclaircissement avant de poursuivre. Le dernier amendement était un nouveau numéro deux, n'est-ce pas?

**Le président:** Oui. Il a été adopté tel que présenté.

**M. Angus:** Je voulais simplement être sûr d'avoir le bon ordre numérique.

Je propose que l'article 8 du projet de loi C-2 soit modifié par insertion, après la ligne 28, page 9, de ce qui suit:

h) peut, malgré les politiques établies en vertu de l'alinéa c) ou le paragraphe 10(2), donner au directeur qui mène une enquête des instructions particulières pour la conduite de cette enquête.

**Le président:** Pouvez-vous nous expliquer cela?

**M. Angus:** Je vais faire mon possible. Il y a longtemps que je l'ai rédigé, monsieur le président.

Il est dit à l'alinéa 8c):

établir des politiques en ce qui concerne les accidents de transport ou certaines catégories de ceux-ci, applicables aux enquêtes;

Et ensuite au paragraphe 10.(2):

Chacun des directeurs a compétence exclusive pour diriger les enquêtes, dans le domaine correspondant, au nom du Bureau et lui faire rapport à cet égard; à ces fins, il est lié par les politiques établies et les demandes faites en application de l'article 8.



## [Texte]

further investigation as the Board requests under paragraph 8(d).

Basically, the intention of this amendment is to further clarify the ability of the board to give a specific director of a particular mode specific instructions in respect to that investigation.

**Mrs. Martin:** Mr. Chairman, this basically is contrary to the intent of the bill, which provides for a clear separation between the role of the board and the role of the investigators.

**Mr. Angus:** I want to eliminate that, to be perfectly frank.

**The Chairman:** The amendment is in order, but the minister has given a very interesting explanation.

**Mr. Malone:** I will be very brief, Mr. Chairman, but the fundamental question before us is the one of public confidence in safety. With all due respect to Mr. Angus, I think what this confuses considerably is the question of who is in charge.

**The Chairman:** I think the evidence has been very clear on the issue. We have had evidence, and I think members are very aware this is a very important clause. This is of course a very important amendment that would violate many things. Is there any further discussion or questions?

• 1215

## Amendment negated

**Mr. Angus:** I move that clause 8 of Bill C-2 be amended by adding immediately after line 29 on page 9 the following:

- (2) The minutes of the meetings convened in accordance with section 12 shall be made available to the public.

That is fairly obvious, Mr. Chairman. We have avoided the bylaw issue. We have accepted the policy issue; minutes of the meeting would be made public.

**The Chairman:** We want to come through the back door; we could not get through the front door.

**Mr. Angus:** I never thought of it that way.

Amendment negated

Clause 8 as amended agreed to

Clause 9 agreed to

On clause 10—*Directors of Investigations and other investigators*

**Mme Venne:** Ce sont exactement les mêmes termes que nous avons vus à l'article 8.

**Mr. Fontana:** We are all going to understand the great generalities anyway.

Amendment agreed to

## [Traduction]

En fait, cet amendement a pour but de préciser que le Bureau peut donner au directeur qui mène une enquête des instructions particulières pour la conduite de cette enquête.

**Mme Martin:** Ceci est contraire à l'esprit du projet de loi qui établit une distinction claire entre le rôle du Bureau et le rôle des enquêteurs.

**M. Angus:** Pour être tout à fait franc, je voudrais éliminer cela.

**Le président:** L'amendement est recevable, mais le ministre a donné une explication très intéressante.

**M. Malone:** Je serai très bref, monsieur le président, mais la question fondamentale est celle de la confiance du public en ce qui concerne la sécurité. Sauf votre respect, monsieur Angus, on ne sait plus très bien qui est responsable avec cette proposition.

**Le président:** À mon avis, les témoignages ont été très clairs sur ce point. Nous en avons entendu plusieurs, et les membres savent que cet article est très important. C'est un amendement extrêmement important qui enfreindrait de nombreuses dispositions. Y a-t-il d'autres commentaires ou questions?

## L'amendement est rejeté

**M. Angus:** Je propose que l'article 8 du projet de loi C-2 soit modifié par insertion, après la ligne 28, page 9, de ce qui suit:

- (2) Les procès-verbaux des réunions convoquées en application de l'article 12 sont mis à la disposition du public.

C'est assez évident, monsieur le président. Nous avons évité la question des règlements administratifs. Nous avons accepté la question des politiques; les procès-verbaux des réunions seraient rendus publics.

**Le président:** Nous voulons entrer par la petite porte puisque nous n'avons pas réussi à passer par la grande porte.

**M. Angus:** Je n'avais jamais vu la chose sous cet angle.

L'amendement est rejeté

L'article 8 tel qu'amendé est adopté

L'article 9 est adopté

Article 10—*Directeurs des enquêtes et autres enquêteurs*

**Mrs. Venne:** These are exactly the terms we have had under clause 8.

**M. Fontana:** Nous allons tous comprendre les grandes généralités de toute façon.

L'amendement est adopté

## [Text]

**The Chairman:** Same thing, Madam Venne. This is a motion, Denis, *en anglais*. On page 26 of your book of amendments.

**Mr. Pronovost:** I move that the English version of clause 10 of Bill C-2 be amended by striking out line 18 on page 10 and substituting the following:

The Board requires under paragraph 8(d).

It is the word "requires" that has been changed.

**The Chairman:** You have changed "requires" from "requests".

Amendment agreed to

**Mr. Angus:** I move that clause 10 of Bill C-2 be amended by striking out line 23 on page 10 and substituting the following:

(4) the Board shall provide each

The purpose of this is to give the board the power to provide persons mentioned in paragraph 10.(1)(a) with a certificate of appointment. In other words, the board has the power instead of the chairman.

Amendment negatived

Clause 10 as amended agreed to

Clause 11 agreed to

On clause 12—*Chairmen to convene meetings*

**Mr. Comuzzi:** I move that three members constitute a quorum and that clause 12 of Bill C-2 be amended by striking out line 7 on page 11 and substituting the following therefor:

(2) Three members constitute a quorum, and at least one member must be qualified in the mode of transportation which is the subject of the meeting.

**Mr. Pronovost:** On that point, there are three amendments. There are some similarities. But there is also a difference. This amendment was suggested so that when a decision was brought to us we would have seven members on the board. I do not know what would happen at the end of this, but the vote has been some kind of indication of it. Personally, I would think that the amendment brought by Mr. Angus on that same question should be the one we should discuss.

• 1220

**Mr. Tobin:** Even the government suggests three members constitutes a quorum.

**The Chairman:** That is what I am saying. Mr. Angus, I think you were carried away with zeal, because I always have considered that a quorum plus one or 50% plus one is always a quorum. Anyway, that is your amendment.

**Mr. Angus:** Okay. I will speak to my amendment.

## [Translation]

**Le président:** Même chose, madame Venne. C'est une motion, Denis, *en anglais*. A la page 26 de votre liasse des amendements.

**M. Pronovost:** Je propose que la version anglaise de l'article 10 du projet de loi C-2 soit modifiée par l'insertion à la place de la ligne 18 à la page 10 des termes suivants:

The Board requires under paragraph 8(d).

C'est le mot «requires» qui a été changé.

**Le président:** Vous avez remplacé «requests» par «requires».

L'amendement est adopté

**M. Angus:** Je propose que l'article 10 du projet de loi C-2 soit modifié par l'insertion à la ligne 23 de la page 10 des termes suivants:

Le Bureau remet aux enquêteurs

Cela a pour but de permettre au Bureau de donner aux personnes mentionnées à l'alinéa 10.(1)a) un certificat attestant leurs qualités. En d'autres termes, c'est le Bureau qui a le pouvoir à la place du président.

L'amendement est rejeté

L'article 10 tel qu'amendé est adopté

L'article 11 est adopté

Article 12—*Convocation et présidence*

**M. Comuzzi:** Je propose que le quorum soit de trois membres et que l'article 12 du projet de loi C-2 soit amendé par l'insertion à la ligne 7 de la page 11 des termes suivants:

(2) Le quorum est de trois membres et un membre au moins doit être qualifié dans le mode de transport faisant l'objet de la réunion.

**M. Pronovost:** Sur ce sujet, il y a trois amendements. Il y a certaines similitudes mais aussi une différence. Cet amendement a été proposé pour que le Bureau soit composé de sept membres lorsqu'il devait prendre une décision. Je ne sais pas ce qui se passera à la fin mais le vote a donné quelques indications. Personnellement, je trouve que c'est de l'amendement présenté par M. Angus sur le même sujet que nous devrions discuter.

**M. Tobin:** Même le gouvernement propose que le quorum soit de trois membres.

**Le président:** C'est bien ce que je dis. Monsieur Angus, vous vous êtes laissé emporter par votre zèle, car j'ai toujours trouvé que le quorum plus 1 ou 50 p. 100 plus 1, c'était toujours le quorum. Enfin, c'est votre amendement.

**M. Angus:** Bien. Je vais expliquer mon amendement.



[Texte]

**The Chairman:** We have the Liberal amendment by Mr. Tobin. The government amendment at the moment is the same.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, there should be no question from any members that three members constitute a quorum, because the government amendment recommends three. Mr. Angus recommends 50% plus one, which I assume means three in case of a five-member board, but he makes reference to full-time, which would assume we had part-time. We do not have part-time members.

The only thing that is at issue, therefore, in the amendment proposed by Mr. Comuzzi, are the words, I would assume, "and at least one member must be qualified in the mode of transportation", which is the subject of the meeting. It seems to me that is the only thing at issue, because everybody agrees that three members should constitute a quorum, as reflected in the proposed amendments by all three parties.

Mr. Chairman, having said that, we had testimony before this committee by people from various modes, the air mode, certainly the Canadian Shipowner's Association, and others, strongly making the point contrary to what we heard from Mr. Thorncroft at the beginning of the exercise. He said that really what is required here is people of common sense and good will, period, to be members of the board. With perhaps the exception of Mr. Deschênes, who also agreed with Mr. Thorncroft and is also another former chairman, literally everybody else, including board members, air, marine, rail, said we need people who are qualified, who have technical expertise as well as being people of good will and common sense.

We certainly heard from several of the modes that while they would expect the board to have collective knowledge and wisdom, at least one person of some expertise in their particular area should be part of an investigation of an occurrence.

All we are doing is we are saying that a quorum should be at least three members—no argument there—and that one of the three should have some expertise in the area.

**M. Pronovost:** Monsieur le président, voilà pourquoi j'ai commencé mon explication. Dans l'esprit de M. Tobin, tout le monde ici est d'accord sur trois. Le problème est justement là. Certains membres du côté gouvernemental ne sont pas d'accord sur la disposition prévoyant un quorum de trois. C'est pour cela que je considère que l'amendement qu'il propose est difficilement débattable dans ce contexte-là. À mon point de vue, on n'a pas l'unanimité autour de cette table. Je pense notamment à M. Atkinson, et il pourra peut-être me corriger.

L'amendement proposé par M. Angus aurait peut-être été plus adéquat si on avait pu identifier directement sept membres. C'est le point que je voulais soulever. Je pense

[Traduction]

**Le président:** Nous avons l'amendement libéral de M. Tobin. L'amendement du gouvernement est le même pour le moment.

**M. Tobin:** Monsieur le président, personne ne devrait être opposé à ce que le quorum soit de trois membres puisque c'est ce que recommande le gouvernement dans son amendement. M. Angus recommande 50 p. 100 plus un, ce qui signifie trois dans le cas d'un bureau de cinq membres mais il parle de membres à plein temps, ce qui suppose l'existence de membres à temps partiel. Nous n'avons pas de membres à temps partiel.

La seule question qui reste, par conséquent, dans l'amendement proposé par M. Comuzzi est donc celle des termes «et au moins un membre doit être qualifié dans le mode de transport», qui fait l'objet de la réunion. Il me semble que c'est la seule question qu'il faut étudier puisque tout le monde est d'accord pour le quorum soit de trois membres, comme le montrent les amendements proposés par les trois partis.

Cela étant dit, monsieur le président, notre Comité a entendu des témoignages de la part de représentants des divers modes de transport, le transport aérien, l'Association des armateurs canadiens, et d'autres, allant clairement à l'encontre de ce que nous a dit M. Thorncroft au début de l'exercice. Il a dit que ce qu'il fallait ici c'était des gens de bon sens et de bonne volonté pour être membres du Bureau. À l'exception peut-être de M. Deschênes, qui était également de l'avis de M. Thorncroft et qui est aussi un ancien président, pratiquement toutes les autres personnes, y compris les membres du Bureau, pour le transport aérien, maritime ou ferroviaire, ont dit qu'il fallait des personnes qualifiées, ayant une grande expérience technique et qui soient en outre des personnes de bonne volonté et de bon sens.

Plusieurs des représentants de différents modes de transport nous ont dit que même si l'expérience et la sagesse collectives des membres du Bureau étaient importantes, il fallait au moins une personne connaissant à fond le domaine particulier de l'enquête.

Nous disons simplement que le quorum doit être d'au moins trois membres—pas de discussion sur ce point—et que l'un des trois devrait avoir de l'expérience dans le domaine concerné.

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, this is the reason why I started my explanation. According to Mr. Tobin, everyone here agrees on a quorum of three. This is just the problem. Some government members do not agree on this provision on a quorum of three. This is why I consider that the amendment he suggests is hardly debatable in this context. To my mind, there is no unanimity around this table. I especially think of Mr. Atkinson, and he could correct me if I am wrong.

The amendment moved by Mr. Angus might have been more appropriate if we could have identified directly seven members. This is the point I wanted to raise. I think

*[Text]*

que la question principale à examiner est celle du troisième amendement, celui qui parle du nombre. Avant de parler de quoi que ce soit d'autre, nous devons d'abord parler du nombre de personnes et seulement de cela dans un premier temps.

C'est pour cela que je pense qu'on devrait commencer par le troisième amendement de la série. Est-ce qu'on s'entend tous ici sur trois? Je ne pense pas qu'il y ait unanimité sur le nombre de trois, monsieur le président.

**Mr. Atkinson:** Mr. Chairman, I can understand the amendment if an amendment had been made to increase the number of board members to seven. One of the problems I perceived in the evidence we heard was, if I may call it that, the tyranny of the majority. The minority viewpoint was that they were not getting heard very much.

If you keep the quorum at two, as set out in the bill, it allows them to call meetings in writing and not be shackled by a majority. They can have the meetings and those two members can constitute a quorum, so that if a member does not agree with what is going on he could stay away from the meeting. If you are stuck with a five-member board, which it seems we are, by increasing the quorum to three you are really getting back to the tyranny of the majority, and that is one of the items that seems to have been the difficulty, as indicated in the evidence.

• 1225

If you have only two members who can call meetings and constitute a quorum, you get around that problem to a large extent and the minority may not feel as alienated. That is the reason, I perceive, why two was put in this bill at the present time.

**Mr. Tobin:** Is Mr. Atkinson proposing that it is better to have two people out of five? It is easier to call a meeting. There is no question about that, but they are not only having a meeting, they are making decisions.

**An hon. member:** The minority is making decisions.

**The Chairman:** Well, that could be done away with.

**Mr. Atkinson:** It is only to prevent three people from hijacking the board entirely.

**Mr. Tobin:** Two can hijack it now.

**The Chairman:** Two would be worse.

**Mr. Atkinson:** No, they would not, because then you have to go into a meeting and you have to have a majority decision. This is just a quorum and calling meetings. That is the reason for the two. If you increase it to seven, it makes sense to increase the quorum to three. I think you are going to get stuck on your own petard, if you do not see that point.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I opt for flexibility. With its mandate this board will face busy times, and busy circumstances. You will not have a situation where every

*[Translation]*

that the main question we should study is that of the third amendment, related to the number. Before speaking of anything else, we should first of all talk about the number of people and only of that topic in a first stage.

It is for this reason that I think we should start with the third amendment in the series. Do we all agree here on three? I do not think there is unanimity on this number of three people. Mr. Chairman.

**M. Atkinson:** Monsieur le président, je comprendrais cet amendement si l'on avait proposé de faire passer le nombre de membres du Bureau à sept. Il me semble que dans les témoignages que nous avons entendus, le problème qui a été souvent évoqué est celui de la tyrannie, si on peut lui donner ce nom, la tyrannie de la majorité. La minorité estimait qu'elle ne pouvait guère se faire entendre.

Si l'on maintient le quorum à deux, comme le prévoit le projet de loi, il est possible de convoquer des réunions par écrit et de ne pas être dominé par une majorité. Les réunions peuvent avoir lieu et le quorum est de deux membres, de sorte que si un membre n'est pas d'accord avec ce qui se passe, il peut ne pas aller à la réunion. Avec un Bureau de cinq membres, ce qui semble être le cas, si le quorum est de trois, on revient à la tyrannie de la majorité, et c'est l'une des questions qui semblent soulever des difficultés, comme le montrent les témoignages.

S'il suffit de deux membres pour organiser une réunion et constituer le quorum, on évite ce problème dans une grande mesure et la minorité ne se sent pas autant dominée. Je crois que c'est pour cette raison que le nombre de deux a été choisi pour le projet de loi.

**M. Tobin:** M. Atkinson estime-t-il qu'il vaut mieux avoir deux personnes sur cinq? C'est plus facile de tenir une réunion. C'est certain; mais il n'y a pas que la réunion qui compte, il y a aussi les décisions.

**Une voix:** La minorité prend les décisions.

**Le président:** Eh bien, ceci pourrait être supprimé.

**M. Atkinson:** C'est seulement pour empêcher trois personnes de dominer complètement le Bureau.

**M. Tobin:** Deux peuvent le faire actuellement.

**Le président:** Avec deux, ce serait pire.

**M. Atkinson:** Non, parce qu'il faudrait alors aller à une réunion et la décision serait prise à la majorité. Il s'agit simplement du quorum et de la convocation des réunions. C'est pour cette raison qu'il y en a deux. Si l'on passe à sept, il est logique de fixer le quorum à trois. Vous allez être pris à votre propre jeu, si vous ne vous en rendez pas compte.

**M. Malone:** J'ai choisi la flexibilité, monsieur le président. Avec son mandat, ce Bureau aura beaucoup à faire et sera très occupé. Toutes les réunions que l'on



[Texte]

meeting that you want to call will be about some incident, or occurrence, or accident. Therefore, having had the wisdom to have a collegiate board of only five, it seems to me, in order to expedite the business which is done, two members of that board, very capable and highly talented persons, could come together for the purpose of a meeting. I would reject the amendment.

**The Chairman:** As Mr. Atkinson says, when you read clause 12, which we are on, as you well know two members can call a meeting if the chairman does not call the meeting, but the chairman shall preside. Therefore there will be three people there, and that is the majority of the five-man board.

**Mr. Angus:** It does not say that. It could be the chairman and one other.

**The Chairman:** Yes. I am saying the chairman shall convene the meeting. So he does not convene a meeting—

**Mr. Angus:** Only when requested to do so. There is no requirement in that clause to suggest that the two members who asked for the meeting have to be there.

**Mr. Benjamin:** That is right.

**The Chairman:** But also you have the board making policies and decisions. Anyway, let us get going.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I support the amendment, both in terms of the change to three members. . . My amendment was written based on the possibility of other changes in this bill, either increasing it to seven or nine. Obviously if it was a seven-member board a quorum of four could create some problems. Therefore, regardless of what happens with this one, I am not going to move mine. I will wait until we see what happens in the House over the five versus seven, and it may be appropriate to move an amendment to make it five at that point.

The important thing is that as clause 12 is written, two members of the board, a minority of the board, can pass judgment on an investigation, can issue a report on behalf of the whole board, and that could be conceived as a tyranny of the minority.

**Mr. Tobin:** With no expertise from the mode affected.

**Mr. Angus:** And as my colleague points out, with no expertise from the mode affected.

To preserve the functioning of the board we need at least three out of the five members to be present. It could mean that each would split and the chair would decide, but that is no different from when the full board is there. If they are making recommendations, I think it is the responsibility of the board that they come from the board, not a component of the board.

**Mr. Fontana:** I think Mr. Angus has said it very well. Mr. Atkinson essentially said that it may be easier to convene a meeting with two people, and I would agree,

[Traduction]

voudra convoquer ne porteront pas nécessairement sur un incident ou un accident. Par conséquent, puisqu'on a eu la sagesse de fixer à cinq le nombre de membres du Bureau, il me semble, pour accélérer le processus, que deux membres de ce Bureau, éminemment capables et qualifiés, pourraient se rencontrer pour une réunion. Je m'oppose à l'amendement.

**Le président:** Comme le dit M. Atkinson, d'après l'article 12, que nous étudions, deux membres peuvent convoquer une réunion si le président ne le fait pas, mais c'est le président qui préside. Par conséquent, il y aura trois personnes, c'est-à-dire la majorité du Bureau de cinq membres.

**M. Angus:** Ce n'est pas ce qui est dit. Ce pourrait être le président et un autre.

**Le président:** Oui. Je dis que c'est le président qui convoque la réunion. Donc, s'il ne convoque pas de réunion. . .

**M. Angus:** Seulement sur demande. Rien ne dit dans l'article que les deux membres qui ont présenté la demande doivent assister à la réunion.

**M. Benjamin:** C'est vrai.

**Le président:** Mais c'est aussi le Bureau qui établit les politiques et prend les décisions. Bon, continuons.

**M. Angus:** Monsieur le président, j'appuie l'amendement, au sujet du changement à trois membres. . . cet amendement était appelé à répondre aux autres changements susceptibles d'être apportés au projet de loi, si le nombre augmentait et passait à sept ou à neuf. Si le Bureau comptait sept membres, un quorum de quatre pourrait poser des problèmes. Par conséquent, quoi qu'il arrive sur ce point, je ne vais pas présenter le mien. Je vais attendre de voir ce que décide la Chambre au sujet des cinq ou des sept et il sera peut-être nécessaire de présenter un amendement pour faire passer le chiffre à cinq à ce moment-là.

Selon l'article 12, deux membres du Bureau, soit une minorité, peuvent statuer sur une enquête, publier un rapport au nom de l'ensemble du Bureau, ce qui pourrait être vu comme une tyrannie de la minorité.

**M. Tobin:** Sans aucune expérience dans le mode de transport concerné.

**M. Angus:** Et comme le dit mon collègue, sans aucune expérience dans le domaine concerné.

Pour assurer le bon fonctionnement du Bureau, il faut qu'au moins trois des cinq membres soient présents. Il se peut que le président doive décider lorsque les deux membres ne sont pas d'accord, mais la situation est la même que si tous les membres du Bureau sont là. Si des recommandations sont formulées, elles doivent venir du Bureau et non d'une de ses composantes.

**M. Fontana:** M. Angus a très bien présenté les choses. M. Atkinson a dit qu'il pourrait être plus facile de convoquer une réunion à deux, et je serais d'accord, mais

[Text]

but then he went on to say that in fact you would need a majority of the board to make a decision.

• 1230

Well, there is no provision in this bill that I have seen where you need three votes to change policies to do a number of things. That is why it is important to ensure that if a meeting is going to be convened—and I suggest it be convened with a quorum of three—if in fact that meeting makes some decisions, surely the decisions would be made by the majority of the board, which has to number three, as opposed to making decisions with only two people at that board meeting. That in fact would be tyranny of the minority imposing their will on the majority of five.

So there are no provisions, as Mr. Atkinson says, in the bill that require a vote of three people or the majority making a decision. You can never have a majority if you have only two people there. So it has to be that three people have to attend a meeting for the purposes of making decisions.

**Mr. Comuzzi:** Mr. Chairman, I am agreeing with what Mr. Fontana said, but we are envisaging a meeting of people who have to come to a particular place to hold a meeting. I think we envisage today that, as in all corporate affairs, you can have meetings by conference telephone or by whatever other means are possible, FAX machines, whatever else can happen, as long as three people agree to certain policies that will be passed by the board. I do not see any problem in convening a meeting with three people, with the technology we have today. I do not see any problem with getting that as a board. Then you have a board majority.

**The Chairman:** And you may set that all out in your policies under clause 8.

**Mr. Fontana:** Or by-laws.

**The Chairman:** Or the by-laws too. You can also set out in the by-laws that you cannot do anything unless you have three, by FAX or by paper or by anything.

**Mr. Comuzzi:** That is right.

**Mrs. Martin:** The only point I want to make, Mr. Chairman, is that, as clause 12 states:

12.(1) The Chairman shall convene meetings of the Board whenever the work of the Board so requires or whenever the Chairman is requested in writing to do so by two or more members, and the Chairman shall preside at the meetings.

Not all meetings are going to be accident investigation meetings. The general business of the board has to be conducted. The policies and the by-laws will set out the detailed needs of say a person within the mode who would have to be available at this particular type of meeting. This particular portion of the bill is only to ensure that there is a basic quorum for the meeting to

[Translation]

il a ensuite continué en disant qu'il faudrait une majorité du Bureau pour prendre une décision.

Eh bien, je n'ai vu aucune disposition dans ce projet de loi exigeant trois voix pour changer les politiques ou faire un certain nombre de choses. C'est pourquoi il est important de veiller à ce que si une réunion doit être convoquée—je trouve que le quorum devrait être de trois—si des décisions doivent être prises à cette réunion, elles doivent l'être par la majorité du Bureau, qui est de trois et non pas deux personnes seulement à cette réunion du Bureau. Ce serait effectivement une tyrannie de la minorité qui imposerait sa volonté à la majorité de cinq.

Comme le dit M. Atkinson, rien dans le projet de loi n'exige que les décisions soient prises par la majorité ou suivant un vote de trois personnes. On ne peut pas avoir de majorité s'il n'y a que deux personnes là. Il faut donc qu'il y ait trois personnes aux réunions pour que des décisions soient prises.

**M. Comuzzi:** Je suis d'accord avec ce que dit M. Fontana, monsieur le président, mais il s'agit d'une réunion de personnes devant se rendre dans un endroit particulier pour s'y réunir. On peut envisager aujourd'hui que, comme dans le domaine des affaires, les réunions se fassent par conférences téléphoniques ou par un autre moyen, à l'aide de télécopieurs, ou toutes sortes de choses, du moment que trois personnes s'entendent sur certaines politiques qui seront adoptées par le Bureau. Avec la technologie dont nous disposons aujourd'hui, je ne crois pas qu'il y ait de problèmes à convoquer une réunion de trois personnes. Je ne vois pas le problème que cela poserait. On aurait alors une majorité du Bureau.

**Le président:** Et vous pouvez expliquer tout cela dans vos politiques à l'article 8.

**M. Fontana:** Ou dans les règlements.

**Le président:** Ou dans les règlements, aussi. On peut aussi préciser dans le règlement que l'on ne peut rien faire à moins d'avoir trois personnes, en contact par télécopieur ou par papier ou par un moyen quelconque.

**M. Comuzzi:** C'est juste.

**Mme Martin:** Je voulais simplement dire, monsieur le président, que selon l'article 12:

12.(1) Le président préside les réunions du Bureau; il en ordonne la convocation en tant que de besoin ou sur demande écrite d'au moins deux autres membres.

Il n'y aura pas d'enquête sur un accident à toutes les réunions. Il faut tout aussi mener à bien les affaires courantes du Bureau. Les politiques et les règlements fixeront les modalités et l'on pourra y préciser, par exemple, qu'un spécialiste du mode de transport concerné devrait être présent à un type particulier de réunion. Cette partie du projet de loi ne sert qu'à garantir un



*[Texte]*

conduct incidental business. Not all the business is going to be major, and the major portion of the committee's discussions upon accident investigation will be set out within the policies of the board.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, the minister's explanation is all very well that this particular quorum is only for incidental business, minor matters, but there is nothing here that says that the quorum of two is for incidental business and minor matters. If the quorum of two is for incidental matters and minor business, the quorum of two, as currently drafted, is for all business, including major decisions and major matters. I admire the minister because she is doing a good job trying to sell a product that I think is deficient, which is why we moved the amendment, but there is nothing here that says a quorum of two for incidental matters; it says that two members constitute a quorum, period, full stop.

**Mrs. Martin:** I guess the difference, Mr. Tobin, is that I have confidence in the quality of the people on the board, that they will—

**Mr. Tobin:** So do I; that is why I want three of them around the table.

**Mrs. Martin:** —constitute the meetings properly. This is to make sure there is no tyranny by the chairman, that he cannot do things unilaterally, that he must have at least a quorum of two to convene a meeting.

**Mr. Tobin:** But a quorum of two is the chairman and one other member.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I do not know what we are arguing about, because there are three motions to have a quorum of three: one from the government, one from the Liberals, and one from the NDP. I think Mr. Tobin is perfectly right. The only other item is that at least one member must be qualified in the mode of transportation that is the subject of the meeting. That is the only thing. We are all agreed—

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Benjamin:** —on the quorum of three except Mr. Atkinson and Mr. Malone. But by definition, if you are going to have a quorum of two out of five, it is not a quorum. If you want to say that two shall constitute a meeting, that is okay. It is fine to say that any two members of the board can meet. But by definition, two is not a quorum.

• 1235

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin, for that intervention. I will not give editorial comment on it.

I am not trying to raise the hackles of Mr. Tobin, but again, about the evidence, which members certainly well remember, there was different evidence on whether you

*[Traduction]*

quorum minimum pour les réunions portant sur les affaires courantes. Il n'y aura pas que de grandes questions à examiner et la partie des discussions du Comité sur les enquêtes dans les cas d'accidents sera exposée dans les politiques du Bureau.

**M. Tobin:** Monsieur le président, la ministre nous explique que ce quorum particulier ne doit servir qu'aux réunions portant sur des affaires courantes et sans importance, mais rien dans le texte ne précise que ce quorum de deux n'est valable que pour les affaires courantes et de peu d'importance. Si le quorum est de deux pour les affaires courantes et de peu d'importance, c'est aussi le cas pour toutes les autres questions, y compris les grandes décisions et les questions d'importance. J'admire la ministre parce qu'elle réussit très bien à nous convaincre des qualités d'un produit que je juge insuffisant, et c'est pour cette raison que nous avons proposé l'amendement, mais il n'y a rien dans le texte précisant que le quorum de deux n'est valable que pour les questions sans importance; on dit que le quorum est de deux membres, point final.

**Mme Martin:** La différence, monsieur Tobin, vient sans doute du fait que j'ai une grande confiance dans la qualité des membres du Bureau, et que je suis sûre qu'ils. . .

**M. Tobin:** Moi aussi; c'est pour cela que je veux qu'il y en ait trois autour de la table.

**Mme Martin:** . . . prendront part aux réunions comme il convient. Cela est destiné à éviter toute tyrannie de la part du président qui, ainsi, ne peut agir de façon unilatérale et il doit avoir un quorum d'au moins deux pour convoquer une réunion.

**M. Tobin:** Mais un quorum de deux, cela signifie le président et un autre membre.

**Mr. Benjamin:** Monsieur le président, je ne sais pas de quoi nous discutons, parce qu'il y a trois motions proposant un quorum de trois: l'une du gouvernement, l'une des libéraux, et l'une du NPD. M. Tobin a tout à fait raison. Le seul point qui reste à régler est celui de l'expérience d'au moins un membre dans le mode de transport faisant l'objet de la réunion. C'est la seule chose. Nous sommes tous d'accord. . .

**Le président:** C'est exact.

**M. Benjamin:** . . . au sujet du quorum de trois, sauf M. Atkinson et M. Malone. Mais par définition, si l'on veut un quorum de deux sur cinq, ce n'est pas un quorum. Si vous voulez dire que deux personnes suffisent pour qu'il y ait une réunion, très bien. On peut dire que deux membres du Bureau peuvent se rencontrer. Mais par définition, deux ne constituent pas un quorum.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Benjamin, de cette intervention sur laquelle je ne vais pas m'apaiser.

Je ne voudrais pas que M. Tobin se hérise, mais, encore, au sujet des témoignages, dont les députés se souviennent certainement, il y a eu des témoignages

[Text]

were a generalist or a specialist. As Mr. Tobin well knows, Mr. Burnett said very emphatically—and I think that was from questions—boy, you do not want to get regulated into modes, you want the generalist, and all that type of thing.

Let us vote on the amendment proposed by Mr. Comuzzi.

Amendment negatived

**The Chairman:** We now have Mr. Angus's amendment.

**Mr. Angus:** I am going to withdraw.

**The Chairman:** Thank you. Now can we have Mr. Pronovost's amendment? Let us see where this one is going to go.

**Mr. Pronovost:** I move that clause 12 of Bill C-2 be amended by striking out line 7 on page 11 and substituting the following:

Three members constitute a quorum.

Amendment agreed to

Clause 12 as amended agreed to

**The Chairman:** Colleagues, it is now 12.35 p.m. We are appropriately on clause 13. So we will adjourn here. There has been a change in clause 13. We have been making good progress, because some of the really contentious ones have been disposed of. By a shift of ministers—we were going to have Minister Bouchard here this afternoon—Madam Minister can be here to continue Bill C-2, on the basis that Minister Bouchard will be here tomorrow.

The meeting is adjourned.

[Translation]

différents suivant que l'on était généraliste ou spécialiste. Comme M. Tobin s'en souvient certainement, M. Burnett nous a dit très éloquemment, et je pense que c'était à la suite des questions, que personne ne voulait de réglementation selon les modes, que l'on avait besoin de généralistes, et ce genre de choses.

Passons maintenant au vote sur l'amendement proposé par M. Comuzzi.

L'amendement est rejeté

**Le président:** Passons maintenant à l'amendement de M. Angus.

**M. Angus:** Je le retire.

**Le président:** Merci. Pourrions-nous passer à l'amendement de M. Pronovost? Voyons quel sort va lui être réservé.

**M. Pronovost:** Je propose que l'on modifie l'article 12 du projet de loi C-2 en retranchant la ligne 5 de la page 11 et en la remplaçant par ce qui suit:

Le quorum est de trois membres.

L'amendement est adopté

L'article 12 tel qu'amendé est adopté

**Le président:** Mes chers collègues, il est maintenant 12 h 35. Nous sommes arrivés comme prévu à l'article 13. Nous allons interrompre ici la séance. Une modification a été apportée à l'article 13. Nous avons bien progressé, puisque nous avons réglé les principaux sujets de friction. Par substitution de ministre—nous allons avoir ici le ministre Bouchard cet après-midi—madame la ministre sera en mesure d'être présente pour poursuivre l'examen du projet de loi C-2, en partant du fait que le ministre Bouchard sera ici demain.

La séance est levée.



















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Tuesday, June 6, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 12

Le mardi 6 juin 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

RESPECTING:

Bill C-2, An Act to establish the Transportation  
Accident Investigation Board and to amend certain  
Acts in consequence thereof

INCLUDING:

The First Report

CONCERNANT:

Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau  
d'enquête sur les accidents de transport et modifiant  
certaines lois en conséquence

Y COMPRIS:

Le premier rapport

APPEARING:

The Honourable Shirley Martin,  
Minister of State for Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable Shirley Martin,  
Ministre d'État (Transports)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Guy St-Julien  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Guy St-Julien  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage



**REPORT TO THE HOUSE**

Thursday, June 8, 1989

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

**FIRST REPORT**

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, April 18, 1989, your Committee has considered Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof, and has agreed to report it with the following amendments:

*Title*

Strike out the title and substitute the following therefor:

“An Act to establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof”

*Clause 1*

Strike out lines 4 and 5, on page 1, and substitute the following therefor:

“1. This Act may be cited as the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*.”

*Clause 2*

Strike out, in the English version only, line 25, on page 1, and substitute the following therefor:

““Chairperson” means the Chairperson of the”

Strike out in the English version of all subsequent clauses, wherever it appears, the word “Chairman” and substitute the word “Chairperson” therefor.

Strike out lines 4 and 5, on page 6, and substitute the following therefor:

“to be known as the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board, consisting of not more”

Strike out in all subsequent clauses, wherever they appear, the words “Transportation Accident Investigation Board” and substitute the words “Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board” therefor.

Strike out lines 10 and 11, on page 2, and substitute the following therefor:

“sewer or water pipeline”

**RAPPORT À LA CHAMBRE**

Le jeudi 8 juin 1989

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

**PREMIER RAPPORT**

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 18 avril 1989, votre Comité a étudié le projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

*Titre*

Retrancher le titre et le remplacer par ce qui suit :

«Loi constituant le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et modifiant certaines lois en conséquence»

*Article 1*

Retrancher les lignes 4 et 5, à la page 1, et les remplacer par ce qui suit :

«1. *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.*»

*Article 2*

Retrancher dans la version anglaise seulement, la ligne 25, à la page 1, et la remplacer par ce qui suit :

««Chairperson» means the Chairperson of the»

Remplacer dans la version anglaise des articles suivants, au mot «Chairman» le mot «Chairperson».

Retrancher les lignes 3 et 4, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit :

«4. (1) Est constitué le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, composé d'au»

Remplacer dans les articles suivants, aux mots «Bureau d'enquête sur les accidents de transport», les mots «Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports».

Retrancher les lignes 41 et 42, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit :

«l'exclusion»

Strike out lines 25 to 28, on page 3, and substitute the following therefor:

““Minister” means the President of the Queen’s Privy Council for Canada;”

*Clause 4*

Strike out, in the French version only, lines 9 and 10, on page 6, and substitute the following therefor:

“avis, possèdent collectivement les compétences voulues en matière de transport aérien, mari-”

Strike out line 15, on page 6, and substitute the following therefor:

“exceeding seven years, but may be removed by”

*Clause 7*

Add immediately after line 35, on page 8, the following therefor:

“(e) by initiating and conducting special studies and special investigations on matters pertaining to safety in transportation.”

*Clause 8*

Strike out line 6, on page 9, and substitute the following therefor:

“(a) shall make by-laws respecting the con-”

Strike out line 8, on page 9, and substitute the following therefor:

“(b) shall establish policies respecting the”

Strike out line 11, on page 9, and substitute the following therefor:

“(c) shall establish, either generally or in”

Strike out, in the French version only, line 9, on page 9, and substitute the following therefor:

“(b) établir des règles générales en ce qui concerne”

Strike out, in the French version only, line 12, on page 9, and substitute the following therefor:

“(c) établir des règles générales en ce qui concerne”

Strike out, in the English version only, line 18, on page 9, and substitute the following therefor:

“such review, may require the Directors of”

Add immediately after line 29, on page 9, the following therefor:

Retrancher les lignes 22 à 25, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit :

««ministre» Le président du Conseil privé de la Reine pour le Canada.»

*Article 4*

Retrancher dans la version française seulement, les lignes 9 et 10, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit :

«avis, possèdent collectivement les compétences voulues en matière de transport aérien, mari-»

Retrancher la ligne 13, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit :

«inamovible, pour un mandat maximal de sept»

*Article 7*

Ajouter immédiatement après la ligne 29, à la page 8, ce qui suit :

«e) en prenant l’initiative de mener des études et enquêtes spéciales en matière de sécurité des transports.»

*Article 8*

Retrancher les lignes 4 et 5, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit :

«8. Il incombe aux membres, agissant collectivement, de faire ce qui suit :»

Retrancher dans la version française seulement, la ligne 9, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit :

«b) établir des règles générales en ce qui concerne»

Retrancher dans la version française seulement, la ligne 12, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit :

«c) établir des règles générales en ce qui concerne»

Retrancher dans la version anglaise seulement, la ligne 18, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit :

«such review, may require the Directors of»

Ajouter immédiatement après la ligne 28, à la page 9, ce qui suit :

«(2) Le Bureau rend publiques les règles générales établies au titre des alinéas (1)b) ou c).»



“(2) The Board shall make available to the public any policies established pursuant to paragraph (1)(b) or (c).”

#### Clause 10

Strike out, in the French version only, line 5, on page 10, and substitute the following therefor:

“est lié par les règles générales établies et les”

Strike out, in the English version only, line 18, on page 10, and substitute the following therefor:

“the Board requires under paragraph 8(d).”

#### Clause 12

Strike out line 7, on page 11, and substitute the following therefor:

“(2) Three members constitute a quorum.”

#### Clause 17

Strike out lines 7 to 10, on page 14, and substitute the following therefor:

“activities between the Board and departments with respect to transportation occurrences, including investigation procedures and practices and requirements for reporting transportation occurrences; and”

#### Clause 19

Add immediately after line 46, on page 16, the following:

“(7) In exercising the power conferred by subsection (6), an investigator shall have regard to the desirability of minimizing any resulting disruption to transportation services.”

Strike out lines 33 to 37, on page 17, and substitute the following therefor:

“that investigation, by notice in writing signed by”

#### Clause 24

Strike out, in the English version only, line 16, on page 22, and substitute the following therefor:

“on its findings and any safety deficiencies”

Strike out lines 17 and 18, on page 22, and substitute the following therefor:

“that it has identified to each Minister and any other”

#### Clause 25

Strike out lines 45 and 46, on page 23, and substitute the following therefor:

#### Article 10

Retrancher dans la version française seulement, la ligne 5, à la page 10, et la remplacer par ce qui suit :

«est lié par les règles générales établies et les»

Retrancher dans la version anglaise seulement, la ligne 18, à la page 10, et la remplacer par ce qui suit :

«the Board requires under paragraph 8(d).»

#### Article 12

Retrancher la ligne 5, à la page 11, et la remplacer par ce qui suit :

«(2) Le quorum est de trois membres.»

#### Article 17

Retrancher la ligne 5, à la page 14, et la remplacer par ce qui suit :

«action — y compris les règles et méthodes d'enquête et l'obligation d'informer relativement aux accidents de transport —»

#### Article 19

Ajouter immédiatement après la ligne 30, à la page 16, ce qui suit :

«(7) Le cas échéant, l'enquêteur tient compte de l'opportunité de réduire au minimum les risques de perturbation des services de transport.»

Retrancher les lignes 21 et 23, à la page 17, et les remplacer par ce qui suit :

«sionnel de la santé les renseigne-»

#### Article 24

Retrancher dans la version anglaise seulement, la ligne 16, à la page 22, et la remplacer par ce qui suit :

«on its findings and any safety deficiencies»

Retrancher les lignes 14 et 15, à la page 22, et les remplacer par ce qui suit :

«sécurité, à titre confidentiel, à tout ministre ou toute autre»

#### Article 25

Retrancher les lignes 31 et 32, à la page 23, et les remplacer par ce qui suit :

“that investigation, to any Minister responsible”

#### Clause 29

Strike out lines 1 to 13, on page 27, and substitute the following therefor:

“29. (1) In this section, “communication record” means the whole or any part of any record, recording, copy, transcript or substantial summary of

(a) any type of communications respecting air traffic control or related matters that take place between any of the following persons, namely, air traffic controllers, aircraft crew members, airport vehicle operators, flight service station specialists and persons who relay messages respecting air traffic control or related matters,

(b) any type of communications respecting rail traffic control or related matters that take place between any of the following persons, namely, rail traffic controllers, train crew members, maintenance of way employees, signal maintainers, vehicle operators and persons who relay messages respecting rail traffic control or related matters,

(c) any type of communications respecting marine traffic regulation or related matters that take place between any of the following persons, namely, marine traffic regulators, ship crew members (including masters, officers, pilots and ice advisers), and staff of Coast Guard radio stations, rescue coordination centres and subcentres and harbour master offices, or

(d) any type of communications respecting maritime distress, maritime safety or related matters

(i) that take place between any of the following persons, namely, Coast Guard radio station operators, ship crew members (including masters, officers, pilots and ice advisers), and staff of vessel traffic services centres, rescue coordination centres and subcentres, harbour master offices and ship agents' offices, or

(ii) that take place between any person on shore and a ship via a Coast Guard radio station.

(2) Any communication record that relates to a transportation occurrence being inves-”

Strike out, in the English version only, lines 21 and 22, on page 27, and substitute the following therefor:

“to be communicated to any person a communication record obtained under this”

«présentant ses conclusions à tout ministre responsable»

#### Article 29

Retrancher les lignes 4 à 14, à la page 27, et les remplacer par ce qui suit :

«résumé appréciable de toute communication :

a) relative au contrôle de la circulation aérienne ou aux questions connexes, entre les contrôleurs de la circulation aérienne, les équipages d'aéronefs, les conducteurs de véhicules d'aéroport, les spécialistes de l'information de vol ou les personnes qui relaient les renseignements relatifs au contrôle de la circulation aérienne ou aux questions connexes;

b) relative au contrôle de la circulation ferroviaire ou aux questions connexes, entre les aiguilleurs, le personnel de bord, les préposés à l'entretien des voies ou de la signalisation, les conducteurs de véhicules ou les personnes qui relaient les renseignements relatifs au contrôle de la circulation ferroviaire ou aux questions connexes;

c) relative au contrôle du trafic maritime ou aux questions connexes, entre les régulateurs du trafic maritime, les équipages — y compris les capitaines, officiers, pilotes et conseillers glaciologues — ou le personnel des stations radio de la garde côtière, des centres et sous-centres de coordination du sauvetage ou des bureaux de capitaine de port;

d) relative à la détresse ou à la sécurité en mer ou aux questions connexes, entre soit les opérateurs de station radio de la garde côtière, les équipages — y compris les capitaines, officiers, pilotes et conseillers glaciologues — ou le personnel des centres de services de trafic maritime, des centres et sous-centres de coordination du sauvetage ou des bureaux de capitaine de port ou d'agent maritime, soit une personne sur la côte et un navire par l'intermédiaire d'une station radio de la garde côtière.

(2) Les enregistrements contrôle relatifs à un accident de transport faisant l'objet»

Retrancher dans la version anglaise seulement, les lignes 21 et 22, à la page 27, et les remplacer par ce qui suit :

«to be communicated to any person a communication record obtained under this»

Retrancher dans la version anglaise seulement, la ligne 25, à la page 27, et la remplacer par ce qui suit :

«communication record obtained under»



Strike out, in the English version only, line 25, on page 27, and substitute the following therefor:

“communication record obtained under”

Strike out line 27, on page 27, and substitute the following therefor:

“interests of transportation safety.”

Strike out, in the English version only, lines 28 and 29, on page 27, and substitute the following therefor:

“(5) the Board shall make available any communication record obtained under this”

Strike out, in the English version only, line 40, on page 27, and substitute the following therefor:

“(6) A communication record”

*Clause 30*

Strike out lines 4 to 7, on page 28, and substitute the following therefor:

“written or recorded statement relating to a transportation occurrence and given, by the author of the statement, to the Board, an investigator or any person acting for the Board or for an investigator,”

*Clause 34*

Add immediately after line 35, on page 31, the following:

“(3) Subject to subsection (4), a copy of each regulation that the Board proposes to make under subsection (1) or section 31 shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those ninety days shall be afforded to interested persons to make representations to the Board with respect thereto.

(4) Subsection (3) does not apply in respect of a proposed regulation that

(a) has previously been published pursuant to that subsection, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

(b) makes no substantive change to an existing regulation.”

*Clause 40*

Strike out, in the English version only, lines 11 and 12, on page 34, and substitute the following therefor:

Retrancher la ligne 28, à la page 27, et la remplacer par ce qui suit :

«dans l'intérêt de la sécurité des transports.»

Retrancher dans la version anglaise seulement, les lignes 28 et 29, à la page 27, et les remplacer par ce qui suit :

“(5) The Board shall make available any communication record obtained under this”

Retrancher dans la version anglaise seulement, la ligne 40, à la page 27, et la remplacer par ce qui suit :

“(6) A communication record”

*Article 30*

Retrancher les lignes 3 à 6, à la page 28, et les remplacer par ce qui suit :

«verbale, écrite ou enregistrée, faite ou remise au Bureau, à l'enquêteur ou à leur délégué par son auteur et se rapportant à un accident de transport, ainsi que de la transcription ou»

*Article 34*

Ajouter immédiatement après la ligne 33, à la page 31, ce qui suit:

“(3) Sous réserve du paragraphe (4), les projets de règlement d'application du paragraphe (1) ou de l'article 31 sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les intéressés se voyant accorder la possibilité de présenter au Bureau, pendant ce délai, leurs observations à cet égard.

(4) Ne sont pas visés les projets de règlement soit déjà publiés dans les conditions visées au paragraphe (3), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe, soit qui n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.»

*Article 40*

Retrancher dans la version anglaise seulement, les lignes 11 et 12, à la page 34, et les remplacer que ce qui suit:

“on-board recordings, communication records and statements, within the”

*Clause 58*

Strike out, in the French version only, line 42, on page 39, and substitute the following therefor:

“58. (1) Sous réserve des règles générales visées à”

*Clause 59*

Strike out, in the French version only, line 1, on page 43, and substitute the following therefor:

“59. Sous réserve des règles générales visées à”

*Clause 63*

Strike out line 16, on page 45, and substitute the following therefor:

“January 1993, appoint one or more persons”

Strike out line 30, on page 45, and substitute the following:

“or before January 31, 1994.”

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-2, as amended, for the use of the House of Commons at Report Stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to the Bill (*Issues Nos. 1 to 12, which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

«on-board recordings, communication records and statements, within the»

*Article 58*

Retrancher dans la version française seulement, la ligne 42, à la page 39, et la remplacer par ce qui suit:

«58. (1) Sous réserve des règles générales visées à»

*Article 59*

Retrancher dans la version française seulement, la ligne 1, à la page 43, et la remplacer par ce qui suit:

«59. Sous réserve des règles générales visées à»

*Article 63*

Retrancher la ligne 14, à la page 45, et la remplacer par ce qui suit :

«en janvier 1993, des personnes chargées de»

Retrancher la ligne 26, à la page 45, et la remplacer par ce qui suit :

«plus tard le 31 janvier 1994.»

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-2, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules nos 1 à 12, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

*Le président,*

PATRICK NOWLAN,

*Chairman.*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 6, 1989

(14)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

*Acting Members present:* Murray Dorin for Charles Langlois; Len Gustafson and Allan Koury for Guy St-Julien; Robert Nault for Brian Tobin; Joe Fontana for Bob Wood.

*Other Member present:* Ross Belsher, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Appearing:* The Honourable Shirley Martin, Minister of State for Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Jim Miller, Director General, Strategic Policy; Barb Butler, Senior Director, Strategic Policy Development.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

On Clause 13

Iain Angus moved,—That Clause 13 be amended by striking out lines 22 to 33 on page 11 and substituting the following therefor:

“(3) The Board shall annually prepare a report with respect to its activities during the preceding calendar year and shall within three months after the end of the calendar year cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days that that House is sitting after the Board completes it”

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: Yeas: 6; Nays: 7.

Clause 13 carried.

Clauses 14 to 16 carried severally.

On Clause 17

Denis Pronovost moved,—That Clause 17 be amended by striking out lines 7 to 10 on page 14 and substituting the following therefor:

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 6 JUIN 1989

(14)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 30, à la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

*Membres suppléants présents:* Murray Dorin remplace Charles Langlois; Len Gustafson et Allan Koury remplacent Guy St-Julien; Robert Nault remplace Brian Tobin; Joe Fontana remplace Bob Wood.

*Autre député présent:* Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

*Comparait:* L'honorable Shirley Martin, ministre d'État (Transports).

*Témoins: Du ministère des Transports:* Jim Miller, directeur général, Politiques stratégiques. Barb Butler, directeur principal, Développement des politiques stratégiques.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1*).

Article 13

Iain Angus propose,—Que l'article 13 du projet de loi C-2 soit modifié en remplaçant les lignes 18 à 25, page 11, par ce qui suit:

«(3) Le Bureau établit chaque année un rapport sur ses activités au cours de la précédente année civile. Il le fait déposer, dans les trois mois qui suivent la fin de l'année civile, devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.»

Après débat, la motion mise aux voix est rejetée par 7 voix contre 6.

L'article 13 est adopté.

Les articles 14 à 16 sont adoptés séparément.

Article 17

Denis Pronovost propose,—Que l'article 17 du projet de loi C-2 soit modifié en remplaçant la ligne 5, page 14, par ce qui suit:

“activities between the Board and departments with respect to transportation occurrences, including investigation procedures and practices and requirements for reporting transportation occurrences; and”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 17, as amended, carried.

Clause 18 carried.

On Clause 19

Denis Pronovost moved,—That Clause 19 be amended by adding immediately after line 46 on page 16, the following therefor:

“(7) In exercising the power conferred by subsection (6), an investigator shall have regard to the desirability of minimizing any resulting disruption to transportation services.”

After debate, the question being put, the amendment was agreed to.

Stan Wilbee moved,—That Clause 19 be amended by striking out lines 33 to 37 on page 17 and substituting the following therefor:

“that investigation, by notice in writing signed by”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Brian Tobin moved,—That Clause 19 be amended by striking out line 16, on page 19 and substituting the following therefor:

“and any copy thereof, but shall not include any rail employees statement obtained or collected according to a collective agreement”

After debate, by unanimous consent, the amendment was withdrawn.

Brian Tobin moved,—That Clause 19 be amended by striking out line 16, on page 19, and substituting the following therefor:

“And any copy thereof, but shall not include any employee's statement obtained or collected according to a collective agreement.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 6; Nays: 7.

Clause 19, as amended, carried.

Clause 20 carried.

«action — y compris les règles et méthodes d'enquête et l'obligation d'informer relativement aux accidents de transport —»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'article 17, modifié, est adopté.

L'article 18 est adopté.

Article 19

Denis Pronovost propose,—Que l'article 19 du projet de loi C-2 soit modifié:

a) en insérant à la suite de la ligne 30, page 16, ce qui suit:

«(7) Le cas échéant, l'enquêteur tient compte de l'opportunité de réduire au minimum les risques de perturbation des services de transport.»

b) en apportant, les changements de numéros de paragraphe et de présentation des renvois qui en découlent.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Stan Wilbee propose,—Que l'article 19 du projet de loi C-2 soit modifié en remplaçant les lignes 21 à 23, page 17, par ce qui suit:

«sionnel de la santé les renseigne»

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Brian Tobin propose,—Que l'article 19 soit modifié en remplaçant la ligne 15, page 19, par ce qui suit:

«tion de ces éléments d'information. Ne comprend pas une déclaration d'employés de chemin de fer obtenue ou recueillie conformément à une convention collective».

Après débat, du consentement unanime l'amendement est retiré.

Brian Tobin propose,—Que l'article 19 soit modifié en remplaçant la ligne 15, page 19, par ce qui suit:

«tion de ces éléments d'information. Ne comprend pas une déclaration d'employés obtenue ou recueillie conformément à une convention collective».

Après débat la motion mise aux voix est rejetée par 7 voix contre 6.

L'article 19, modifié, est adopté.

L'article 20 est adopté.



## On Clause 21

Arnold Malone moved,—That Clause 21 be amended by striking out lines 13 and 14 on page 20 and substituting the following therefor:

“21. (1) Where the”

After debate, by unanimous consent, the amendment was withdrawn.

Clause 21 carried.

Clause 22 carried.

## On Clause 23

Stan Keyes moved,—That Clause 23 be amended by adding immediately after line 22, on page 21, the following:

“(c) notify the investigated carrier of the investigation”

The Chairman ruled that this amendment is vague and uncertain as it does not define “investigated carrier”, and is therefore out of order

Iain Angus moved,—That Clause 23 be amended by striking out lines 28 to 35 on page 21.

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: Yeas: 1; Nays: 10.

Joe Fontana moved,—That Clause 23 be amended by striking out lines 43 and 44, on page 21, and substituting the following therefor:

“observer because the person has a direct interest in”

After debate, by unanimous consent, the amendment was withdrawn.

Clause 23 carried.

## On Clause 24

Iain Angus moved,—That Clause 24 be amended by striking out lines 13 to 41 on page 22.

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: Yeas: 3; Nays: 7.

On motion of Denis Pronovost it was agreed,—That the English version of Clause 24 be amended by striking out line 16 on page 22 and substituting the following therefor:

“on its findings and any safety deficiencies”

Denis Pronovost moved,—That Clause 24 be amended by striking out lines 17 and 18 on page 22 and substituting the following therefor:

“that it has identified to each Minister and any other”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

## Article 21

Arnold Malone propose,—Que l'article 21 du projet de loi C-2 soit modifié en remplaçant la ligne 14, page 20, par ce qui suit:

«peut, si le»

Après débat, du consentement unanime l'amendement est retiré.

L'article 21 est adopté.

L'article 22 est adopté.

## Article 23

Stan Keyes propose,—Que l'article 23 soit modifié en remplaçant la ligne 15, page 21, par ce qui suit:

«dre et de l'étendue de celles-ci. Il avise en outre le transporteur visé par l'enquête».

Le président déclare l'amendement irrecevable parce que l'expression «transporteur visé par l'enquête» n'est pas définie.

Iain Angus propose,—Que l'article 23 du projet de loi C-2 soit modifié en supprimant les lignes 20 à 26, page 21.

Après débat, la motion mise aux voix est rejetée par 10 voix contre 1.

Joe Fontana propose,—Que l'article 23 soit modifié en supprimant, la ligne 34, page 21, et en la remplaçant par ce qui suit:

«est directement inté-»

Après débat, du consentement unanime, l'amendement est retiré.

L'article 23 est adopté.

## Article 24

Iain Angus propose,—Que l'article 24 soit modifié en supprimant les lignes 11 à 34, à la page 22.

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée par 7 voix contre 3.

Sur la motion de Denis Pronovost, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 24 soit modifiée en remplaçant la ligne 16, à la page 22, par ce qui suit:

«on its findings and any safety deficiencies»

Denis Pronovost propose,—Que l'article 24 soit modifié en remplaçant les lignes 14 et 15, page 22, par ce qui suit:

«sécurité, à titre confidentiel, à tout ministre ou toute autre»

Après débat, la question, mise aux voix, est adoptée.

Iain Angus moved,—That Clause 24 be amended by adding immediately after line 30 on page 22 the following therefor:

“(3) Representations made with respect to the draft report under subsection (2) and recommendations made in the draft report but not included in the public report shall be appended to the public report.”

After debate, by unanimous consent, the amendment was withdrawn.

Clause 24, as amended, carried.

On Clause 25

Ken Atkinson moved,—That Clause 25 be amended by striking out lines 45 and 46 on page 23 and substituting the following therefor:

“that investigation, to any Minister responsible”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Iain Angus moved,—That Clause 25 be amended by striking out line 4 on page 24 and substituting the following therefor:

“gating the transportation occurrence or to any person invited as an observer pursuant to paragraph 23(2)(d),”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 2; Nays: 8.

Clause 25, as amended, carried.

On Clause 26

Iain Angus moved,—That Clause 26 be amended by adding immediately after line 24 on page 24 the following therefor:

“(3) The observers referred to in subsection 23(2) may request a reconsideration to the Minister and, upon receiving the request, the Minister shall forward it to the Board.

(4) Where the Board is of the opinion that a reconsideration is not necessary, the Board shall notify the Minister and the observers in writing of its refusal and shall state in the notice the reasons for the refusal.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 2; Nays: 8.

Clause 26 carried.

Clauses 27 and 28 carried severally.

On Clause 29

Ken Atkinson moved,—That Clause 29 be amended (a) by striking out lines 1 to 13 on page 27 and substituting

Iain Angus propose,—Que l'article 24 soit modifié en ajoutant ce qui suit après la ligne 27, page 22:

«(3) Les observations présentées sur le projet de rapport en vertu du paragraphe (2) et les recommandations contenues dans le projet de rapport mais non dans le rapport public sont annexées au rapport public.»

Après débat, du consentement unanime, l'amendement est retiré.

L'article 24, modifié, est adopté.

Article 25

Ken Atkinson propose,—Que l'article 25 soit modifié en remplaçant les lignes 31 et 32, à la page 23, par ce qui suit:

«présentant ses conclusions à tout ministre responsable»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Iain Angus propose,—Que l'article 25 soit modifié en remplaçant la ligne 5, à la page 24, par ce qui suit:

«tente sur le même accident ainsi qu'aux observateurs invités en application de l'alinéa 23(2)b).»

Après débat, la question, mise aux voix, est rejetée par 8 voix contre 2.

L'article 25, modifié, est adopté.

Article 26

Iain Angus propose,—Que l'article 26 soit modifié en ajoutant ce qui suit, après la ligne 17, page 24:

«(3) Les observateurs visés au paragraphe 23(2) peuvent demander un réexamen au ministre, auquel cas celui-ci est tenu de présenter cette demande au Bureau.

(4) Dans les cas où le Bureau est d'avis que le réexamen n'est pas nécessaire, il avise le ministre et les observateurs par écrit de son refus et motive celui-ci.»

Après débat, la question, mise aux voix, est rejetée par 8 voix contre 2.

L'article 26 est adopté.

Les articles 27 et 28 sont adoptés séparément.

Article 29

Ken Atkinson propose,—Que l'article 29 soit modifié



the following therefor:

“29. (1) In this section, “communication record” means the whole or any part of any record, recording, copy, transcript or substantial summary of

(a) any type of communications respecting air traffic control or related matters that take place between any of the following persons, namely, air traffic controllers, aircraft crew members, airport vehicle operators, flight service station specialists and persons who relay messages respecting air traffic control or related matters,

(b) any type of communications respecting rail traffic control or related matters that take place between any of the following persons, namely, rail traffic controllers, train crew members, maintenance of way employees, signal maintainers, vehicle operators and persons who relay messages respecting rail traffic control or related matters,

(c) any type of communications respecting marine traffic regulation or related matters that take place between any of the following persons, namely, marine traffic regulators, ship crew members (including masters, officers, pilots and ice advisers), and staff of Coast Guard radio stations, rescue coordination centres and subcentres and harbour master offices, or

(d) any type of communications respecting maritime distress, maritime safety or related matters

(i) that take place between any of the following persons, namely, Coast Guard radio station operators, ship crew members (including masters, officers, pilots and ice advisers), and staff of vessel traffic services centres, rescue coordination centres and subcentres, harbour master offices and ship agents' offices, or

(ii) that take place between any person on shore and a ship via a Coast Guard radio station.

(2) Any communication record that relates to a transportation occurrence being inves-”

(b) by striking out, in the English version, lines 21 and 22, on page 27, and substituting the following therefor:

“to be communicated to any person a communication record obtained under this”

(c) by striking out, in the English version, line 25, on page 27, and substituting the following therefor:

“communication record obtained under”

(d) by striking out line 27 on page 27, and substituting the following therefor:

“interests of transportation safety.”

(e) by striking out, in the English version, lines 28 and 29, on page 27, and substituting the following therefor:

a) en remplaçant les lignes 4 à 14, page 27, par ce qui suit:

«résumé appréciable de toute communication :

a) relative au contrôle de la circulation aérienne ou aux questions connexes, entre les contrôleurs de la circulation aérienne, les équipages d'aéronefs, les conducteurs de véhicules d'aéroport, les spécialistes de l'information de vol ou les personnes qui relaient les renseignements relatifs au contrôle de la circulation aérienne ou aux questions connexes;

b) relative au contrôle de la circulation ferroviaire ou aux questions connexes, entre les aiguilleurs, le personnel de bord, les préposés à l'entretien des voies ou de la signalisation, les conducteurs de véhicules ou les personnes qui relaient les renseignements relatifs au contrôle de la circulation ferroviaire ou aux questions connexes;

c) relative au contrôle du trafic maritime ou aux questions connexes, entre les régulateurs du trafic maritime, les équipages — y compris les capitaines, officiers, pilotes et conseillers glaciologues — ou le personnel des stations radio de la garde côtière, des centres et sous-centres de coordination du sauvetage ou des bureaux de capitaine de port;

d) relative à la détresse ou à la sécurité en mer ou aux questions connexes, entre soit les opérateurs de station radio de la garde côtière, les équipages — y compris les capitaines, officiers, pilotes et conseillers glaciologues — ou le personnel des centres de services de trafic maritime, des centres et sous-centres de coordination du sauvetage ou des bureaux de capitaine de port ou d'agent maritime, soit une personne sur la côte et un navire par l'intermédiaire d'une station radio de la garde côtière.

(2) Les enregistrements contrôle relatifs à un accident de transport faisant l'objet»

b) en remplaçant, dans la version anglaise, les lignes 21 et 22, page 27, par ce qui suit:

«to be communicated to any person a communication record obtained under this»

c) en remplaçant, dans la version anglaise, la ligne 25, à la page 27, par ce qui suit:

«communication record obtained under»

d) en remplaçant la ligne 28, à la page 27, par ce qui suit:

«dans l'intérêt de la sécurité des transports.»

e) en remplaçant, dans la version anglaise, les lignes 28 et 29, à la page 27, par ce qui suit:

“(5) the Board shall make available any communication record obtained under this”

(f) by striking out, in the English version, line 40, on page 27, and substituting the following therefor:

“(6) A communication record”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

By unanimous consent, Clause 29, as amended, was allowed to stand.

On Clause 30

Denis Pronovost moved,—That Clause 30 be amended by striking out lines 4 to 7, on page 28, and substitute the following therefor:

“written or recorded statement relating to a transportation occurrence and given, by the author of the statement, to the Board, an investigator or any person acting for the Board or for an investigator,”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 30, as amended, carried.

Clause 31 carried.

On Clause 32

Brian Tobin moved,—That Clause 32 be amended by striking out lines 28 and 29, on page 30, and substituting the following therefor:

“compellable to appear as a witness in the proceedings for the purpose of being cross examined on his affidavit or for special cause at the direction of the court, coroner or,”

After debate, the question being put on the amendment

And the result of the vote having been announced:  
Yeas: 6; Nays: 6.

Whereupon the Chairman voted in the negative.

Accordingly, the amendment was negated.

Clause 32 carried.

Clause 33 carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to the consideration of Clause 29.

Clause 29 carried.

On Clause 34

Denis Pronovost moved,—That Clause 34 be amended by adding immediately after line 35 on page 31 the following therefor:

“(3) Subject to subsection (4), a copy of each regulation that the Board proposes to make under subsection (1) or section 31 shall be published in the Canada Gazette at least ninety days before the proposed

“(5) The Board shall make available any communication record obtained under this”

f) en remplaçant, dans la version anglaise, la ligne 40, page 27, par ce qui suit:

“(6) A communication record”

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Du consentement unanime, l'article 29, modifié, est reporté.

Article 30

Denis Pronovost propose,—Que l'article 30 soit modifié en remplaçant les lignes 3 à 6, page 28, par ce qui suit:

«verbale, écrite ou enregistrée, faite ou remise au Bureau, à l'enquêteur ou à leur délégué par son auteur et se rapportant à un accident de transport, ainsi que de la transcription ou»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'article 30, modifié, est adopté.

L'article 31 est adopté.

Article 32

Brian Tobin propose,—Que l'article 32 soit modifié en remplaçant les lignes 21 et 22, page 30, par ce qui quit:

«du présent article peut être contraint à y comparaître comme témoin pour être contre-interrogé relativement à son affidavit vu pour un spécial, par ordon—»

Après débat, la motion ayant été mise aux voix, le résultat du vote donne le partage suivant: pour, 6; contre, 6.

Le président se prononce alors contre la motion.

L'amendement est donc rejeté.

L'article 32 est adopté.

L'article 33 est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 29.

L'article 29 est adopté.

Article 34

Denis Pronovost propose,—Que l'article 34 soit modifié en ajoutant après la ligne 33, page 31, ce qui suit:

«(3) Sous réserve du paragraphe (4), les projets de règlement d'application du paragraphe (1) ou de l'article 31 sont publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée



effective date thereof, and a reasonable opportunity within those ninety days shall be afforded to interested persons to make representations to the Board with respect thereto.

(4) Subsection (3) does not apply in respect of a proposed regulation that

(a) has previously been published pursuant to that subsection, whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

(b) makes no substantive change to an existing regulation.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 34, as amended, carried.

Clauses 35 to 39 carried severally.

On Clause 40

Denis Pronovost moved,—That the English version of Clause 40 be amended by striking out lines 11 and 12, on page 34, and substituting the following therefor:

“on-board recordings, communication records and statements, within the”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 40, as amended, carried.

Clauses 41 to 57 carried severally.

On Clause 58

Pierrette Venne moved,—That the French version of Clause 58 be amended by striking out line 42 on page 39 and substituting the following therefor:

“58. (1) Sous réserve des règles générales visées à”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 58, as amended, carried.

On Clause 59

Pierrette Venne moved,—That the French version of Clause 59 be amended by striking out line 1 on page 43 and substituting the following therefor:

“59. Sous réserve des règles générales visées à”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 59, as amended, carried.

Clauses 60 to 62 carried severally.

On Clause 63

Joe Comuzzi moved,—That Clause 63 be amended

(a) by striking out line 16, on page 45, and substituting the following therefor:

pour leur entrée en vigueur, les intéressés se voyant accorder la possibilité de présenter au Bureau, pendant ce délai, leurs observations à cet égard.

(4) Ne sont pas visés les projets de règlement soit déjà publiés dans les conditions visées au paragraphe (3), qu'ils aient ou non été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe, soit qui n'apportent pas de modification de fond à la réglementation en vigueur.»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'article 34, modifié, est adopté.

Les articles 35 à 39 sont adoptés séparément.

Article 40

Denis Pronovost propose,—Que la version anglaise de l'article 40 soit modifiée en remplaçant les lignes 11 à 12, page 34, par ce qui suit:

“on-board recordings, communication records and statements, within the”

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'article 40, modifié, est adopté.

Les articles 41 à 57 sont adoptés séparément.

Article 58

Pierrette Venne propose,—Que la version française de l'article 58 soit modifiée en remplaçant la ligne 42, à la page 39, par ce qui suit:

“58. (1) Sous réserve des règles générales visées à”

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'article 58, modifié, est adopté.

Article 59

Pierrette Venne propose,—Que la version française de l'article 59 soit modifiée en remplaçant la ligne 1, page 43, par ce qui suit:

“59. Sous réserve des règles générales visées à”

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'article 59, modifié, est adopté.

Les articles 60 à 62 sont adoptés séparément.

Article 63

Joe Comuzzi propose,—Que l'article 63 soit modifié a) en remplaçant la ligne 14, page 45, par ce qui suit:

“January 1993, appoint one or more persons”

(b) by striking out line 30 on page 45, and substituting the following therefor:

“or before January 31, 1994.”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 63, as amended, carried.

Clause 64 carried.

By unanimous consent, the Schedule carried.

By unanimous consent, Clause 1 was amended to read as follows:

“1. This Act may be cited as the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*”

By unanimous consent, the Title was amended to read as follows:

“An Act to establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof”

The Bill, as amended, carried.

Agreed,—That the Chairman report the Bill, as amended, to the House of Commons.

Ordered,—That the Committee order a reprint of Bill C-2, as amended, for the use of the House of Commons at Report Stage.

At 6.05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage  
Clerk of the Committee

«en janvier 1993, des personnes chargées de»

b) en remplaçant la ligne 26, à la page 45, par ce qui suit:

«plus tard le 31 janvier 1994.»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'article 63, modifié, est adopté.

L'article 64 est adopté.

Du consentement unanime, l'annexe est adoptée.

Du consentement unanime, l'article 1, modifié, se lit ainsi:

«1. *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents et de la sécurité.*»

Du consentement unanime, le titre, modifié, se lit ainsi:

«Loi constituant le Bureau canadien d'enquête sur les accidents et de la sécurité et modifiant certaines lois en conséquence»

Le projet de loi, modifié, est adopté.

Il est convenu,—Que le président fasse rapport du projet de loi modifié à la Chambre des communes.

Il est convenu,—Que le Comité ordonne la réimpression du projet de loi C-2 modifié, et que cette version serve à l'étape du rapport à la Chambre des communes.

À 18 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité  
Ellen Savage



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, June 6, 1989

• 1529

**The Chairman:** We will now reconvene. I do not think there is going to be any injustice done if someone comes in 30 seconds late. I am impressed that members are here in quorum to do business at 3.30 p.m., when there are all sorts of things to do right after Question Period. With no further ado, we are on clause 13, and an amendment by Mr. Angus.

On clause 13—*Head office*

• 1530

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** I want to warn members that I have to make some changes as I read this.

I move that clause 13 of Bill C-2 be amended by striking out lines 23 to 33 on page 11 and substituting the following:

(3) the board shall annually prepare a report with respect to its activities during the preceding calendar year and shall within three months after the end of each calendar year cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament on any of the 15 days that the House is sitting after the board completes it.

**The Chairman:** In effect, Mr. Angus, you would like us to go directly to Parliament and not the minister.

**Mr. Angus:** That is the full intent of the amendment. We have already decided that it is going to be the president of the privy council who is the officer of the Crown to whom the board will report. The argument against reporting directly to Parliament was that the board needed somebody to go and fight for it, whether for funding or changes, and to take any regulations through the process.

In this solution, the annual report does not come through the minister, who in this case is the president of the privy council. It goes directly to Parliament under the terms I have laid out.

**Hon. Shirley Martin (Minister of State (Transport)):** For what reason? It is going to come to the House anyway through the minister. I do not see the value of the amendment.

**The Chairman:** Good question.

**Mr. Angus:** Part of it is philosophical. We want to remove the possible conflicts of interest. It also shortens the reporting time by five days.

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 6 juin 1989

**Le président:** Reprenons nos travaux. Je ne pense pas que qui que ce soit soit lésé s'il arrive 30 secondes en retard. Je suis impressionné de voir que le quorum est atteint, que les membres sont là pour travailler à 15h30, quand il y a tant à faire immédiatement après la période des questions. Sans plus attendre, passons à l'article 13, et à l'amendement de M. Angus.

Article 13—*Siège*

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Je préviens les membres que j'ai des changements à apporter.

Je propose que l'article 13 du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, aux lignes 18 à 25, page 11, de ce qui suit:

(3) le Bureau établit chaque année un rapport sur ses activités au cours de la précédente année civile. Il le fait déposer devant chaque Chambre du Parlement dans les 15 premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.

**Le président:** En fait, monsieur Angus, vous souhaiteriez que nous nous adressions directement au Parlement et non pas au ministre.

**M. Angus:** C'est bien l'objet de l'amendement. Nous avons déjà convenu que c'est le président du Conseil privé qui est le haut fonctionnaire de la Couronne à qui le Bureau présentera son rapport. Si l'on ne voulait pas qu'il présente son rapport directement au Parlement, c'était parce que le Bureau avait besoin de quelqu'un à qui s'adresser et avec qui débattre, qu'il s'agisse de fonds ou de changements, et pour mener à bien tout règlement.

De cette manière, le rapport annuel n'est pas transmis au ministre, qui en l'occurrence est le président du Conseil privé. Il est déposé directement devant le Parlement, selon l'amendement que j'ai proposé.

**L'honorable Shirley Martin (ministre d'État (Transports)):** Pour quelle raison? De toutes façons, il sera déposé à la Chambre par le Ministre. Je ne vois pas l'intérêt de cet amendement.

**Le président:** Très juste.

**M. Angus:** C'est une question de principe. Nous voulons supprimer les risques de conflit d'intérêts. L'amendement réduit aussi de cinq jours la période allouée pour la présentation du rapport.

[Text]

**The Chairman:** You are in a quandary, Mr. Angus. There is not enough philosophy in this bill to have a real dogfight on, so you want to build some into it.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** There is a lot of philosophy.

**The Chairman:** Yes, but not ideological party philosophy.

**Mr. Benjamin:** The question is whether or not the government believes in it.

**Mrs. Martin:** May I ask the clerk how this bill would get tabled in the House if it did not go through a minister?

**The Chairman:** No, we should not answer that question.

**Mr. Angus:** There are procedures for that.

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** I have some difficulty with the amendment. I understand what my friend is getting at, but I do not believe that the perception is actually there. I think it could go on as drafted. I think that the minister should be involved, and that the 20-day period is an adequate time. I cannot support the amendment.

**Mr. Malone (Crowfoot):** I wanted to ask Mr. Angus why he would add language to a piece of legislation to have us get to where we already are going without the redundancy of his comments. One thing we have always tried to avoid in the drafting of legislation is the stating of the same objective in several different ways for no other purpose than to get to the same place three times. This reflects on a process of reporting, that it would come to Parliament. As the bill is drafted, the report comes to Parliament.

• 1535

It also seems appropriate to me that since it is government that designs the regulations that impact upon the safety of all modes of transportation within federal jurisdiction, as a courtesy they ought to be able to see the report, to be able to reflect upon the report, so they are in a position to respond to anything Parliament might raise as a result of the tabling of the report there. So all it does is channel appropriately, as the bill is drafted, to reach an objective you simply want to go to in a restated way.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** If I understand the amendment correctly, and to address part of Mr. Malone's concerns, what it does is this. Since, as politicians, we recognize that often perception is the reality, would this amendment—and you can correct me if I am wrong—not circumvent that perception that the bill would go into the minister's hands, as outlined here, for a period of up to, what, 20 days before presented to the House of Commons? Am I correct?

[Translation]

**Le président:** Vous voilà dans un dilemme, monsieur Angus. Comme l'esprit de ce projet de loi ne peut pas susciter de véritable querelle, vous tâchez d'en déclencher une.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** L'esprit de ce projet de loi est bien manifeste.

**Le président:** Oui, mais ce n'est pas un esprit partisan.

**M. Benjamin:** Le tout est de savoir si le gouvernement y adhère ou non.

**Mme Martin:** Puis-je demander au greffier comment ce projet de loi sera déposé à la Chambre si ce n'est par un ministre?

**Le président:** Non, nous ne devrions pas répondre à votre question.

**M. Angus:** Une marche à suivre est prévue.

**M. Atkinson (St. Catharines):** Cet amendement me préoccupe. Je comprends ce que mon collègue cherche à faire, mais je ne crois pas que ses craintes soient fondées. Je pense que la disposition pourrait être adoptée telle qu'elle a été rédigée. Je pense que le ministre devrait déposer le rapport et que le délai de 20 jours est approprié. Je ne peux pas souscrire à cet amendement.

**M. Malone (Crowfoot):** Je demande à M. Angus pourquoi il chercherait à amender un texte de loi de manière à ce que nous arrivions là où nous en sommes déjà sans nous encombrer de ces observations. Dans la rédaction des lois, nous tâchons toujours d'éviter d'énoncer le même objectif de différentes manières pour le simple plaisir de la répétition. Cela reflète une façon de faire rapport en vertu de laquelle le rapport est déposé au Parlement. Le projet de loi est formulé de telle sorte que le rapport est déposé au Parlement.

Puisque c'est le gouvernement qui conçoit les règlements touchant la sécurité de tous les modes de transport relevant de la compétence fédérale, il me semble approprié, par simple courtoisie, de lui permettre de voir le rapport et de l'examiner afin d'être en mesure de répondre à toute question qui pourrait être soulevée au Parlement à la suite du dépôt du rapport. Il s'agit simplement de prévoir un acheminement approprié, pendant la rédaction du projet de loi, afin d'atteindre l'objectif que vous visez, mais en le reformulant autrement.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Si je comprends bien le sens de l'amendement, et afin également de tenir compte des préoccupations de M. Malone, voici ce qui se produit. Comme nous savons que, en politique, l'impression que nous avons d'une chose devient la réalité, cet amendement—et corrigez-moi si je me trompe—ne cherche-t-il pas à corriger cette impression que le projet de loi irait d'abord au Ministre, comme cela est prévu ici, pour une période allant jusqu'à 20 jours avant d'être présenté à la Chambre des communes? Ai-je raison?



[Texte]

**Mr. Angus:** That is a fairly good assessment, Mr. Keyes.

**Mr. Malone:** Directly to the comment Mr. Keyes made, I think his legitimate concerns with respect to the question of perception dealt with those questions of perception as they may have applied when the bill was drafted to report to the Minister of Transport. That perception no longer is there because this committee has already recommended that rules and regulations established by the Department of Transport, through its minister, when they are checked by a board, will be reported back to the President of the Privy Council. So on the question of perception, I think we have already taken the necessary steps to separate us from that possibility.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Mr. Chairman, am I to take it that Mr. Angus's amendment, if passed, will mean that the minister, whom we earlier designated as the minister to receive the report of the agency, would receive the report when 295 members receive the report? Is that it?

**Mr. Angus:** Mr. Tobin, that is correct, except that we did not designate the President of the Privy Council just to receive a report. That person has other responsibilities as well. But, yes, the minister would receive it at the same time as the House would. The only question one would be able to ask the President of the Privy Council is: why did you not give them enough money? You cannot ask them operational questions; you would have to wait until estimates to bring the board before you.

**The Chairman:** Just before you came in, that was how I tried to focus on the amendment for members' elucidation. In effect, you were going around the minister to the House and eliminating the minister. As Mr. Malone points out, we have already made an amendment that addresses part of the issue.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, it draws to attention again my feeling that this board should be reporting to the Speaker of the House of Commons, as I believe the Auditor General does, again having to do with the known, seen and perceived independence of that board in that all members, including all ministers and interested parties, get access to it immediately. I wish my colleague had said in his amendment—and I will support it—that this annual report shall be tabled with the Speaker, who shall forthwith table it in the House of Commons when he receives it. It is then available to anyone and everyone. It seems to me that has to be essential in the operations of this board.

• 1540

**The Chairman:** We are talking about the annual report of the board; we are not talking about other things.

**Mr. Benjamin:** I know.

[Traduction]

**M. Angus:** C'est une impression relativement juste, monsieur Keyes.

**M. Malone:** Pour répondre à M. Keyes, je pense que ces craintes étaient justifiées lorsque le projet de loi était formulé de telle sorte que le rapport était remis au ministre. Toutefois, ces craintes ne sont plus fondées puisque le Comité a déjà recommandé que, lorsque des règles et des règlements établis par le ministère des Transports sont vérifiés par une commission quelconque, celle-ci fera rapport au président du Conseil privé. Nous avons donc fait le nécessaire pour éviter la possibilité exprimée par M. Keyes.

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Monsieur le président, dois-je comprendre que l'amendement de M. Angus, s'il est adopté, signifiera que le ministre, qui devait d'abord recevoir le rapport de l'agence, le recevra en même temps que les 295 autres députés? Est-ce exact?

**M. Angus:** C'est exact, monsieur Tobin, sauf que nous n'avons pas dit que le président du Conseil privé serait le seul à recevoir le rapport. Cette personne a d'autres responsabilités. Toutefois, il est vrai que le ministre le recevrait en même temps que le reste des députés. La seule question qui pourrait être posée au président du Conseil privé est la suivante: pourquoi ne leur avez-vous pas donné suffisamment d'argent? On ne pourrait lui poser des questions portant sur le fonctionnement; il faudrait attendre l'examen du budget pour sommer les membres du Conseil à comparaître.

**Le président:** Juste avant votre arrivée, c'est précisément de cette manière que j'ai essayé d'expliquer le sens de l'amendement aux membres du Comité. En effet, vous contournez le Ministre pour aller directement à la Chambre. Comme le fait remarquer M. Malone, nous avons déjà rédigé un amendement qui s'attaque à une partie du problème.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, cela accentue l'impression que j'ai que le Bureau devrait faire rapport directement au Président de la Chambre des communes, comme le fait je pense le Vérificateur général, étant donné que nous avons l'impression et que nous savons que ce bureau est indépendant, puisque tous les députés, y compris les ministres et les parties intéressées, ont immédiatement accès à son rapport. J'aurais souhaité que mon collègue dise dans son amendement, que d'ailleurs j'appuierai, que ce rapport annuel doit être remis au Président, qui le déposera immédiatement à la Chambre des communes. Tout le monde peut alors y avoir accès. Il me semble que cela est essentiel au bon fonctionnement de ce bureau.

**Le président:** Nous parlons du rapport annuel du Bureau et non d'autre chose.

**M. Benjamin:** Je sais.

[Text]

**The Chairman:** We have talked enough about the issue. I think we have had nine members talk about it, and I think we are ready for the question.

Amendment negatived

Clauses 13 to 16 inclusive agreed to

On clause 17—*Agreements*

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I have a point of order before we move on, and it is with reluctance that I raise this. We have been a very diligent committee in terms of listening to the witnesses and debating it. We have already seen to this point where party lines have not been followed, where members have not always voted with their colleagues, and not just government members. My concern is the fact that we are seeing some substitutions on all sides, where the members have not had the opportunity to hear the witnesses—

**The Chairman:** Mr. Angus, you are trespassing awfully close. You do not impute motives to members. That is one of the fundamental rules of the House.

**Mr. Angus:** I have not done that yet.

**The Chairman:** That is what you are getting close to, and why worry about it? You know the world of reality. I have seen different faces. I saw a man that I had to ask the Whip about, who was evidently the alternate for Mr. Tobin. I do not question his sincerity to come and participate, or anyone else. There is not a person sitting on the government side that has not been here for some of the hearings.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, the point I wanted to make, and I wanted to make carefully, is that we have worked well as a team, and we will continue to split. I would hate to see substitutes used by the government to enforce their point of view when there clearly has been a good debate in this committee. I just raise that as a caution. I am not going to raise it again, but I wanted to flag it as a reality.

**The Chairman:** I think it is completely unnecessary at this stage. If you had groups of six or eight members on either side come in who had never been in the committee room, I think you would have a valid point. That is obviously what happens, as we sometimes know, when we get contentious issues. There is not a member sitting on the government side who has not been here before.

**Mr. Angus:** Yes.

**The Chairman:** Which one?

**Mr. Angus:** There were two members, unless they were—

[Translation]

**Le président:** Nous avons suffisamment discuté de cette question. Je crois que neuf membres du comité ont pris la parole à ce sujet. À mon avis, nous sommes prêts à voter.

L'amendement est rejeté

Les articles 13 à 16 inclusivement sont adoptés

Article 17—*Ententes*

**M. Angus:** Monsieur le président, avant que nous allions plus loin, j'aimerais invoquer le Règlement, bien que je le fasse à contrecœur. Notre comité a travaillé de façon assidue en entendant tous ces témoins et en délibérant de cette façon. Dans certains cas, la discipline de parti n'a pas été suivie, des députés n'ayant pas voté avec leurs collègues, et je ne parle pas uniquement des députés ministériels. Ce qui m'inquiète, c'est que certains membres de tous les partis se font remplacer. Nous nous retrouvons ainsi avec des membres qui n'ont pas eu l'occasion d'entendre les témoins. . .

**Le président:** Monsieur Angus, vous êtes sur le point d'empiéter sur le Règlement. Vous n'êtes pas censé prêter des intentions aux membres du Comité. Il s'agit de l'une des règles fondamentales de la Chambre.

**M. Angus:** Je ne l'ai pas encore fait.

**Le président:** Non, mais vous n'en êtes pas loin. De toute façon, pourquoi cette question vous inquiète-t-elle? Vous connaissez la réalité. J'ai vu plusieurs visages différents. J'ai même dû une fois demander au whip d'identifier un homme qui remplaçait de toute évidence M. Tobin. Je ne doute pas un instant qu'il soit autorisé à assister et à participer aux délibérations. Tous les représentants du gouvernement ont assisté à au moins quelques-unes des séances.

**M. Angus:** Monsieur le président, le point que je désirais soulever, et je voulais le faire prudemment, c'est que nous avons jusqu'à maintenant constitué une bonne équipe et que nous continuerons à être divisés. Je ne voudrais surtout pas que le gouvernement utilise des remplaçants pour faire adopter son point de vue lorsqu'il est évident que les membres de ce comité réussissent très bien à discuter entre eux. J'ai invoqué le Règlement à titre d'avertissement. Je ne le ferai pas une seconde fois, mais je désirais souligner ce qui se produisait.

**Le président:** Je crois que cela est tout à fait inutile à cette étape-ci. Si des groupes de six ou huit membres se présentaient d'un côté ou de l'autre sans jamais avoir assisté aux délibérations du comité, votre argument serait alors valable. C'est d'ailleurs ce qui arrive quelquefois lorsque nous discutons de questions litigieuses. Mais, dans le cas qui nous occupe, tous les membres qui représentent le gouvernement ont déjà assisté aux séances du Comité.

**M. Angus:** Oui.

**Le président:** Qui n'est jamais venu auparavant?

**M. Angus:** Il y en avait deux, à moins que. . .



[Texte]

**The Chairman:** I am talking about now. Everyone has been here.

**Mr. Angus:** Unless they were here the one week I was absent. My apologies then.

**The Chairman:** This is why you do not get into this type of thing, which does not help progress on a bill.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, we do not normally have seven to six votes either way in this committee, and we have had a number of them.

**The Chairman:** As you said, and this is why I think the thing is so self-defeating, in view of what happened this morning, there was the greatest emancipation of members in their participation, individually and collectively, and you could not have put a party line on anything. It just so happens that on some issues some members on one side may not agree with your amendment. So do not start to impute motives.

**Mr. Angus:** That is fine. That is the name of the game.

**Mr. Benjamin:** We are starting to worry that it is too good to last.

**The Chairman:** When he raises these points, it definitely does affect the atmosphere. This is where you are so beautiful, and I love you, but every so often you get off on these naive kicks.

We are now on page 32 of the book of amendments, with a government amendment at clause 17. I presume Mr. Angus is not going to move this, but perhaps he would like to.

**Mr. Angus:** I will leave it to the people who designed it.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Monsieur le président, je propose que l'article 17 du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, à la ligne 5, page 14 de ce qui suit:

action—y compris les règles et méthodes d'enquête et l'obligation d'informer relativement aux accidents de transport—

**The Chairman:** Could you explain, Mr. Pronovost?

• 1545

**M. Pronovost:** Nous avons ajouté l'obligation d'informer relativement aux accidents dans le domaine du transport afin de clarifier cet aspect bien précis de la coordination de toute l'action qui entoure cette question-là.

[Traduction]

**Le président:** Je parle maintenant. Tous les membres présent aujourd'hui ont déjà assisté aux séances du Comité.

**M. Angus:** À moins que ces membres aient été présents pendant la semaine où j'ai dû m'absenter. Je m'en excuse, donc.

**Le président:** Voilà exactement pourquoi il faut éviter de se mettre dans une telle situation, car cela ne fait pas du tout progresser l'étude du projet de loi.

**M. Angus:** Monsieur le président, il est plutôt rare que nous voyions des majorités de six ou sept voix au sein de ce comité, et pourtant, il y en a eu de nombreux ces derniers temps.

**Le président:** Vous avez raison, et c'est pourquoi, à mon avis, cette façon de procéder va tellement à l'encontre du but recherché, compte tenu de ce qui est arrivé ce matin. Les membres du Comité se sont libérés dans la plus grande mesure possible de la discipline de parti, que ce soit individuellement ou collectivement, et il aurait été impossible d'exiger un vote partisan. Il pourrait simplement se trouver que certains membres d'un côté ne soient pas d'accord avec votre amendement. N'allez donc pas leur prêter des intentions.

**M. Angus:** Entendu. Il faut jouer selon les règles.

**M. Benjamin:** Nous allons commencer à craindre que ce soit trop beau pour durer.

**Le président:** Lorsqu'il invoque le Règlement de cette façon, il change nettement l'atmosphère. C'est pourquoi on vous aime autant, mais de temps à autre, vous partez en guerre contre des moulins à vent.

Nous en sommes maintenant à la page 32 du livre des amendements, où l'on retrouve un amendement à l'article 17 proposé par le gouvernement. J'imagine que M. Angus n'a pas l'intention de proposer cet amendement, mais peut-être aimerait-il le faire.

**M. Angus:** Je laisserai cela aux personnes qui l'ont préparé.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Mr. Chairman, I move that clause 17 of Bill C-2 be amended by striking out lines 7 to 10 on page 14 and substituting the following:

activities between the Board and departments with respect to transportation occurrences, including investigation procedures and practices and requirements for reporting transportation occurrences; and

**Le président:** Pouvez-vous nous expliquer cela, monsieur Pronovost?

**Mr. Pronovost:** We have added requirements for reporting transportation occurrences in order to clarify this very specific aspect of the co-ordination of activities concerning this matter.

[Text]

En anglais, il y a eu une substitution de mots. Si vous regardez bien la disposition de la ligne 7, à la ligne 10, vous verrez qu'il y a eu interversion des mots qui ont été placés dans ce changement.

**Mrs. Martin:** But the purpose is that we covered everything except the reporting requirements. That had been omitted, and some of the witnesses, as I understand it, wanted to make sure that there was a common reporting requirement as well. So all we have done is add the requirements for reporting transportation occurrences along with providing for the co-ordination of activities including investigation procedures and practices and the requirements for reporting transportation occurrences between the board and departments with respect to transportation. So it is just adding an extra. . .

**Mr. Tobin:** Indeed, witnesses did raise the concern about having to report to several different agencies, and we support this amendment.

**Mr. Angus:** We support it too, but I just want clarification. Was it the suggestion that the requirements for reporting transportation occurrences are already in the French side?

**The Chairman:** Look, why do you not stick to the English. If we pass the English, the draftsmen have to conform—

**Mr. Angus:** I appreciate that, but I thought Mr. Pronovost suggested that what he was doing was making sure the English matched the French. It is important that we know that, if that is his intention.

**M. Pronovost:** C'est ce qui a été fait de façon précise, monsieur Angus. La version française est plus courte que la version anglaise, mais les deux versions correspondent bien. Si vous regardez la phrase écrite en anglais dans le projet de loi, vous verrez que c'est tout simplement un changement de place. En français, il n'y a pas eu de difficulté. N'ayez aucune inquiétude.

**The Chairman:** It is the same. Mr. Pronovost read the French because he spoke French and the translation of the French is the English—

**Mr. Tobin:** I was just making the point for clarification that this is not a housekeeping technical change; it will be a substantive change in both the English and French providing for co-ordination—

**Mr. Angus:** Thank you. That is the answer I was looking for.

**Mr. Tobin:** You are welcome.

Amendment agreed to

Clause 17 as amended agreed to

Clause 18 agreed to

On Clause 19—*Powers of investigators*

**The Chairman:** On clause 19 we have another amendment by the government.

[Translation]

In English, the phrasing was inverted. If you look closely at lines 7 to 10, you will notice that the wording was inverted in the amendment.

**Mme Martin:** Mais l'important c'est que nous avions tout prévu sauf l'obligation d'informer. Cela avait été omis et il me semble que certains des témoins voulaient être sûrs qu'il y avait également une obligation commune d'informer. Donc, nous n'avons rien fait d'autre que d'ajouter l'obligation de signaler les accidents de transport tout en prévoyant la coordination de toute l'action, y compris les règles et méthodes, du Bureau et des ministères relativement aux accidents de transport. Il s'agit donc seulement d'ajouter. . .

**M. Tobin:** En effet, des témoins ont dit être préoccupés par l'obligation d'informer plusieurs organismes différents et nous appuyons cet amendement.

**M. Angus:** Nous l'appuyons aussi, je demande seulement une précision. A-t-on dit que l'obligation d'informer relativement aux accidents de transport était déjà dans la version française?

**Le président:** Écoutez, si nous nous en tenions à l'anglais? Si nous adoptons l'anglais, le rédacteur devra s'y conformer. . .

**M. Angus:** J'en conviens, mais je croyais que M. Pronovost avait dit qu'il voulait s'assurer que la version anglaise correspondait bien à la version française. Si c'est bien là son intention, il est important que nous le sachions.

**Mr. Pronovost:** That has already been done very precisely, Mr. Angus. The French version is shorter than the English version but the two versions correspond exactly. If you look at the sentence in the English version of the bill, you will notice that its phrasing is simply inverted. In French there was no problem. You have no need to worry.

**Le président:** Les deux versions sont pareilles. M. Pronovost a lu le français parce qu'il s'exprimait en français et l'anglais est bien la traduction du français. . .

**M. Tobin:** Je précisais tout simplement qu'il ne s'agit pas d'un changement d'ordre administratif ou technique, il s'agit d'un changement de fond dans les deux versions et qui prévoit la coordination. . .

**M. Angus:** Merci. Vous avez répondu à ma question.

**M. Tobin:** Je vous en prie.

L'amendement est adopté

L'article 17 tel que modifié est adopté

L'article 18 est adopté

L'article 19—*Perquisitions et saisies*

**Le président:** Le gouvernement propose un amendement à l'article 19.



[Texte]

**M. Pronovost:** Je propose que l'article 19 du projet de loi C-2 soit modifié par:

a) insertion, après la ligne 30, page 16, de ce qui suit:

(7) Le cas échéant, l'enquêteur tient compte de l'opportunité de réduire au minimum les risques de perturbation des services de transport.

b) les changements de numéros de paragraphe et de présentation des renvois qui en découlent.

**The Chairman:** I think we know, but do you have some of the evidence? Do you want to explain?

**M. Pronovost:** On en a parlé largement au Comité, monsieur le président. Selon les témoignages que nous avons entendus, il est très important qu'on puisse réduire, dans le cas où les enquêteurs devront intervenir, des perturbations supplémentaires aux services de transport. Je pense que, de façon générale, tous les témoins qui ont comparu devant nous ont admis la nécessité d'intervenir précisément sur ce point-là.

**Mr. Angus:** I think we are going to support this. It is the responsibility of the board in its policies to provide some general direction to the investigators, and there are some guidelines. We do not want an investigator automatically to say to a railroad company: yes, bulldoze things aside and get on with relaying tracks and operating the railroad. There has to be a balance there, and I think this gives the power to the board and to the investigators to have some discretion. I would not mind getting a comment from the minister on that—although she cannot dictate to the board its policies—to get a sense from the government whether or not it would be their intention that some guidelines would be handed down by the board.

• 1550

**Mrs. Martin:** It would, Mr. Chairman.

Amendment agreed to

**The Chairman:** There is another amendment on clause 19.

**Mr. Stan Wilbee (Delta):** Basically, what it refers to is deletion of some of the verbiage in paragraph 19.(8)(c), having to do with compelling the physician or other health practitioner. That has been removed in accordance with the laws that are being formulated under the Charter of Rights. I think that whole clause is going to be questioned in the future, as it has been questioned in the last few years. The amendment as worded certainly cleans it up and does make it as clear as can be stated at the present time.

**The Chairman:** Oh, I see, you are taking out that whole paragraph.

**Mr. Wilbee:** That is right, from the word "investigation" down to "by notice in writing signed by the investigator". It removes the compelling part that. . .

[Traduction]

**Mr. Pronovost:** I propose that clause 19 of Bill C-2 be modified by:

a) inserting, after line 46, page 16, the following:

(7) In exercising the power conferred by subsection (6), an investigator shall have regard to the desirability of minimizing any resulting disruption to transportation services.

b) by renumbering the subsequent subclause and the cross-references thereto accordingly.

**Le président:** Je crois que cela est clair mais avez-vous des témoignages? Voulez-vous expliquer?

**Mr. Pronovost:** The committee has discussed it abundantly, Mr. Chairman. According to the witnesses we have heard, it is very important to be able to minimize disruptions to transportation services in cases where investigators have to intervene. I think that in general all the witnesses who have appeared before this committee have agreed on the need to take measures precisely on this item.

**M. Angus:** Je crois que nous allons appuyer cet amendement. Il incombe au Bureau de fournir aux enquêteurs des instructions générales par ses politiques et ses lignes directrices. Nous ne voulons pas qu'un enquêteur dise spontanément à une société ferroviaire: oui, dégagez le site avec vos bulldozers, remplacez les voies et reprenez l'exploitation de ce chemin de fer. Il faut pouvoir maintenir un équilibre et je crois que cet amendement donne au bureau et aux enquêteurs un certain pouvoir discrétionnaire. J'aimerais savoir ce qu'en pense la ministre, même si elle ne peut pas imposer ses politiques au Bureau, pour avoir une idée s'il entre dans les intentions du gouvernement que le Bureau fasse appliquer des lignes directrices.

**Mme Martin:** Oui, monsieur le président.

L'amendement est adopté

**Le président:** Un autre amendement est proposé à l'article 19 du projet de loi.

**M. Stan Wilbee (Delta):** Il s'agit essentiellement de la suppression de certains mots de l'alinéa 19.(8)(c), qui concernent une exigence imposée aux médecins ou à tout autre professionnel de la santé. Ces mots ont été supprimés conformément aux lois qui sont libellées conformément à la Charte des droits et libertés. Je crois que cet article sera contesté dans l'avenir, comme il l'a été au cours des quelques dernières années. Sous sa forme actuelle, l'amendement est un peu plus clair et règle la question, pour le moment du moins.

**Le président:** Je vois; vous supprimez l'alinéa en entier.

**M. Wilbee:** C'est exact, entre les mots «de la santé» jusqu'aux mots «les renseignements, relatifs à leurs patients». Et on supprime les «dans la mesure où ils peuvent y être contraints. . .»

[Text]

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I would ask the minister and her staff a question. Colleagues will remember that we have had debates under previous legislation about this whole question of the requirement of practitioners to pass on information, and there were some very valid legal arguments given to us. I wonder if the minister or her staff can sort of outline to us the ramifications of this particular change.

**Mrs. Martin:** Basically, this provision was to take into account the Quebec Charter, but the province as well as the federal government has subsequently overridden it for various public policy reasons. Then the review has indicated that there is no longer any reason to refer to the provincial law. This amendment actually removes the reference to the provincial law.

**Mr. Tobin:** Why is it is no longer a requirement to refer to provincial law?

**Mrs. Martin:** I will have to ask the drafters to follow up on this.

**Mr. Tobin:** That seems to be the only relevant change, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I think it is because of the Charter, is it not?

**Mr. Jim Miller (Director General, Strategic Policy, Department of Transport):** Mr. Chairman, the clause as it reads in the bill was borrowed straight from the Canadian Aviation Safety Board Act. At the time that act was passed by Parliament, it was deemed appropriate to recognize provincial law as coming between the investigator and the physician. In other words, if the provincial law did not allow compelling a physician to produce records, then that was recognized as an appropriate stop to the investigator. That was included primarily because of the Quebec Charter.

Since that time, however—and the Quebec Charter indeed itself provides for the government to override that in the public interest—the Quebec government has indeed passed legislation that does override that particular section of the charter, and so has this Parliament in passing legislation such as amendments to the Aeronautics Act in 1985.

**Mr. Tobin:** You are saying that based on legislation that has already provided an override, there is no point even giving notice to a provincial law.

**Mr. Miller:** In effect, the amendment removes an impediment to the investigator obtaining information in certain provinces that he can obtain elsewhere.

**Mr. Tobin:** There is no longer a requirement for the investigator to pay heed to current or future provincial law in this area.

**Mr. Miller:** That is correct.

[Translation]

**M. Angus:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question à la ministre et à son personnel. Vous vous rapellerez, chers collègues, que nous avons eu des discussions, lors de débats intéressant d'autres projets de loi, sur toute cette question de l'obligation imposée aux praticiens de divulguer des renseignements et qu'on nous avait donné des avis juridiques très pertinents. Je me demande si la ministre ou un membre de son personnel pourrait nous donner un aperçu des ramifications de ce changement.

**Mme Martin:** Pour l'essentiel, cette disposition visait à tenir compte de la Charte du Québec, mais cette province de même que le gouvernement fédéral ont par la suite passé outre à cette disposition pour diverses raisons d'intérêt public. L'examen a par la suite montré qu'il n'était plus nécessaire de faire un renvoi à la loi provinciale. Cet amendement ne fait que supprimer le renvoi à la loi provinciale.

**M. Tobin:** Pourquoi n'est-ce plus nécessaire?

**Mme Martin:** Il faudra que je demande aux rédacteurs de répondre à cette question.

**M. Tobin:** Cet amendement semble être le seul changement pertinent, monsieur le président.

**Le président:** Je crois que c'est en raison de la Charte n'est-ce pas?

**M. Jim Miller (directeur général, Politique stratégique, ministère des Transports):** Monsieur le président, tel que libellé dans le projet de loi, l'article est tiré directement de la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne. A l'époque de l'adoption de cette loi par le Parlement, on jugeait approprié le fait de reconnaître que la loi provinciale obligeait l'enquêteur et le médecin. En d'autres mots, si la loi provinciale ne permettait pas de contraindre un médecin à divulguer des renseignements, cela était considéré comme un frein légitime au pouvoir de l'enquêteur. Cette disposition avait été incluse principalement en raison de la Charte du Québec.

Depuis ce temps, toutefois,—et la Charte du Québec elle-même autorise le gouvernement à passer outre à cette disposition dans l'intérêt public—le gouvernement du Québec a adopté des lois qui passent outre à cet article de la Charte. De même, le Parlement a adopté des dispositions semblables, comme la loi de 1985 modifiant la Loi sur l'aéronautique.

**M. Tobin:** Étant donné, dites-vous, que la législation prévoit déjà une dérogation, il n'y a aucune raison de renvoyer à une loi provinciale.

**M. Miller:** En fait, l'amendement supprime l'empêchement fait à l'enquêteur d'obtenir, dans certaines provinces, des renseignements qu'il peut obtenir ailleurs.

**M. Tobin:** L'enquêteur n'est plus tenu de se conformer, ni maintenant ni dans l'avenir, à toute loi provinciale en cette matière.

**M. Miller:** C'est exact.



[Texte]

**Mr. Tobin:** That is clearly what happens.

**Mr. Wilbee:** Of course, this is a great grey area in Canadian law right now that is going to have to be mulled by the courts with various decisions. There are numerous cases on the dockets now that are defining this. As I say, I think that what is worded here is about as clear as you can get it at this stage. They have reduced the dependence on provincial law and under the federal charter, and I think that at this stage this is the best that can be done.

• 1555

**The Chairman:** It will be challenged.

**Mr. Tobin:** There are several notable cases now before the courts. In choosing to go this route, are we not anticipating what the courts are going to say?

**The Chairman:** No, but we are narrowing the anticipation. Is that not a fair way to put it?

**Mr. Wilbee:** That is right.

**The Chairman:** We are confining the anticipation.

**Mr. Tobin:** It is an honest question, Mr. Chairman. There must be legal counsel here who can answer it. This matter is not resolved yet. It is still, as the good doctor said, very much greyer.

**The Chairman:** But this removes some of the grey, as I understand it.

**Mr. Tobin:** And advance the court's deciding?

**The Chairman:** No, we are doing it ourselves because we—

**Mr. Tobin:** I am having trouble with it.

**The Chairman:** Under the law there is something called a "reasonable man" and we are supposedly reasonably people. We are just confining the problem as much as we can, as I understand it, although the expectation is that it is still going to end up in the courts because it is on a very sensitive issue. Is that not correct?

Amendment agreed to

**The Chairman:** There is an amendment on the Liberal side, again on clause 19, at line 16. Is that going to be advanced? I presume clause 19 has been set up previously.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I move that we strike out line 16 on page 19 and substitute the following:

and any copy thereof, but shall not include any rail employee's statement obtained or collected according to a collective agreement

[Traduction]

**M. Tobin:** C'est exactement ce qui se produit.

**M. Wilbee:** Bien sûr, en droit canadien, la question n'a pas encore été tranchée, mais elle le sera lorsque les tribunaux rendront diverses décisions. D'ailleurs, plusieurs affaires sont déjà devant les tribunaux, qui apporteront des éléments de définition. Comme je l'ai dit, je crois que le libellé actuel est le plus clair qui se puisse obtenir dans les circonstances actuelles. La subordination au droit provincial et à la Charte fédérale ayant été réduite, je crois que c'est le mieux que l'on puisse faire à l'heure actuelle.

**Le président:** Les tribunaux en seront saisis.

**M. Tobin:** Plusieurs affaires importantes sont déjà devant les tribunaux. En optant pour cette solution, n'anticipons-nous pas sur les jugements portés par les tribunaux?

**Le président:** Non, mais nous restreignons l'anticipation, n'est-ce pas?

**M. Wilbee:** C'est exact.

**Le président:** Nous restreignons l'anticipation.

**M. Tobin:** C'est une pression loyale, monsieur le président. Il doit y avoir ici des conseillers juridiques qui peuvent y répondre. La question n'est pas encore résolue et demeure, comme le disait le bon docteur, très incertaine.

**Le président:** Mais, si je comprends bien, nous éliminons ainsi une partie de l'incertitude.

**M. Tobin:** Faisons-nous aussi avancer la décision des tribunaux?

**Le président:** Non, nous le faisons nous-mêmes parce que nous. . .

**M. Tobin:** Cela me pose des difficultés.

**Le président:** Il existe, en matière de droit, une chose qui s'appelle «l'homme raisonnable» et nous sommes censés être des gens raisonnables. Nous ne faisons que cerner le problème le plus possible, si je comprends bien, même si nous prévoyons que cela finira devant les tribunaux parce qu'il s'agit d'une question très délicate, n'est-ce pas?

L'amendement est adopté

**Le président:** Il existe aussi un projet d'amendement chez les Libéraux concernant la ligne 15 de l'article 19. Va-t-on en faire la proposition? Je suppose que l'article 19 a déjà été établi.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je propose que nous retranchions la ligne 15 de la page 19 pour la remplacer par ce qui suit:

tion de ces éléments d'information. Ne comprend pas une déclaration d'employés de chemin de fer obtenue ou recueillie conformément à une convention collective.

[Text]

This was a matter that was the subject of a considerable amount of discussion during the course of testimony from a number of individuals. I think what is at question here is the value of the statements taken by the companies from employees and whether those statements are going to continue to have value in terms of the relationship between the company employees.

We would all like to see every piece of information made available to the board. We all know that the day that happens, the value of statements given by employees to their employers will be reduced dramatically. Once they know that the confidentiality of those statements has been broken, I think we can safely assume that, to the extent there is a degree of forthrightness and honesty and something to be learned from these statements currently inherent in the system, it will disappear. That has been a concern expressed not only in this bill but also by employees and employers.

**The Chairman:** If it is such a good principle, Mr. Tobin—and I am not suggesting that it is not—why is it restricted just to rail employees' statements?

**Mr. Angus:** That is going to be my amendment.

**The Chairman:** Oh, okay. Sorry, I am just talking out loud.

**Mrs. Martin:** Mr. Chairman, I agree in principle with what Mr. Tobin is saying. If you look at page 55 of the amendments, you will see that we are proposing a similar proposal, but under clause 30, where we feel it more rightly belongs. We say that:

written or recorded statement relating to a transportation occurrence and, given by the author of the statement, to the Board, an investigator or any person acting for the Board or for an investigator

It is the privilege section. Basically, putting it in here does not allow the investigator the right to obtain all the documents which may be relevant to the investigation. Where we have put it, it allows the investigator to have the documents necessary, but there is privilege on that documentation.

**Mr. Tobin:** If it is given voluntarily.

**Mrs. Martin:** Yes.

**Mr. Tobin:** It must be voluntarily given by the author.

**Mrs. Martin:** Yes, to the board.

**Mr. Tobin:** That is probably not a bad way to handle it.

• 1600

**Mrs. Martin:** That gives it protection, but it also allows the investigator.

[Translation]

Cette question a fait l'objet de discussions considérables lors de la comparution de plusieurs témoins. C'est la valeur des déclarations que les sociétés recueillent de leurs employés qui est en cause ici, je crois, et de la valeur que ces déclarations auront à l'avenir par rapport aux relations entre les employés de la société.

Nous aimerions tous que le Bureau ait accès à tous les éléments d'information. Nous savons tous que lorsque ce sera le cas, la valeur des déclarations que les employés font à leurs employeurs diminuera de façon radicale. Dès que les employés sauront que ces déclarations ne sont plus confidentielles, nous pouvons supposer sans crainte, je crois, que dans la mesure où il existe un certain degré de franchise et d'honnêteté et qu'il y a quelque chose à tirer de ces déclarations, qui font actuellement partie inhérente du système, cela disparaîtra. Cette préoccupation a été exprimée non seulement dans ce projet de loi, mais aussi par les employés et les employeurs.

**Le président:** Si ce principe est tellement bon, monsieur Tobin—et je ne veux pas laisser entendre qu'il ne l'est pas—pourquoi est-il restreint aux déclarations des employés de chemin de fer?

**M. Angus:** C'est sur quoi porte mon amendement.

**Le président:** Je vois. Excusez-moi, je ne fais que parler tout haut.

**Mme Martin:** Monsieur le président, je suis d'accord en principe avec ce que dit M. Tobin. Si vous passez à la page 55 des amendements, vous verrez que nous faisons une proposition semblable, mais à l'article 30, où elle nous semble le plus approprié. Nous disons qu'une déclaration:

verbale, écrite ou enregistrée, faite ou remise au Bureau, à l'enquêteur ou à leur délégué par son auteur, et se rapportant à un accident de transport

Il s'agit de la partie du projet de loi qui a trait aux renseignements protégés. La situation fondamentale est la suivante. Si nous le plaçons ici, l'amendement ne donnera pas à l'enquêteur le droit d'obtenir tous les documents qui pourraient être pertinents à l'enquête. Là où nous voulons le placer, il permet à l'enquêteur d'obtenir les documents nécessaires, mais les documents constituent des renseignements protégés.

**M. Tobin:** S'ils sont fournis volontairement.

**Mme Martin:** Oui.

**M. Tobin:** L'auteur doit les fournir volontairement.

**Mme Martin:** Au Bureau, oui.

**M. Tobin:** Ce n'est probablement pas une mauvaise façon de procéder.

**Mme Martin:** Cela assure leur protection, mais permet aussi à l'enquêteur. . .



[Texte]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, we are prepared to withdraw in favour of that amendment. We think the same concern is met.

**Mr. Benjamin:** Before the withdrawal is accepted by the Chair, may I ask the minister a question? I expressed an opinion several times during hearing of witnesses about not allowing an employer to take a statement from an employee, whether it is management or union, before investigators or the board has taken a statement. Employees could be more forthcoming and straightforward with a statement to the board than they would with one given to the employer. In other words, no employer could take a statement from an employee before the board had done so.

Have you looked into that, and can you give us an opinion about whether or not there is some advantage to that?

**Mrs. Martin:** An initial reaction would be that we would be then interfering with employee-employer relations, and I am not sure that is—

**Mr. Benjamin:** No, no. They can take a statement afterwards.

**Mrs. Martin:** Yes, but it is still infringing upon those employer-employee rights. That would be my initial reaction. I would think that the amendments we have before us now provide the privilege to protect the employee, and still allow us to conduct an investigation with all the facts before it.

**Mr. Fontana (London East):** Perhaps Mr. Tobin is going to raise the same points.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, Mr. Fontana just brought this to my attention, as a matter of fact, and I have both sides of the equation here.

Clause 30 refers to "statement". The clause we intend to amend, clause 19, refers to "document". I wonder, Madam Minister, given that you accept the intent of the amendment with your own amendment to clause 30, proposed on page 55 of the document, and given that one definition refers to "statement", and the other refers to "document", I would submit to you that accepting our amendment to clause 19 in fact does nothing but clarify and make the bill consistent with the principle you say you are prepared to accept, that those communications ought to remain confidential.

What you have done in your clause 30, which refers to a statement in defining "statement", is allow for the possibility of a statement voluntarily given. This is fine; I have no objection to it.

Clause 19, Mr. Chairman, is referring to a document and defining what a document is. What we are doing here is excluding from that definition any statement obtained or collected according to a collective agreement. It seems to me that if we are going to be consistent all the way

[Traduction]

**M. Tobin:** Monsieur le président, nous sommes disposés à retirer notre proposition en faveur de cet amendement. Nous croyons que ce dernier répond à la même préoccupation.

**M. Benjamin:** Avant que la présidence n'accepte le retrait de la proposition, puis-je poser une question à la ministre? À plusieurs reprises, lors de la comparution des témoins, j'ai proposé qu'on ne permette pas à l'employeur de recueillir une déclaration d'un employé, qu'il s'agisse d'un cadre ou d'un syndiqué, avant que les enquêteurs ou le Bureau n'ait recueilli sa déclaration. Les employés pourraient se montrer plus francs et honnêtes en faisant une déclaration au Bureau qu'ils ne seraient avec leur employeur. Autrement dit, aucun employeur ne pourrait recueillir une déclaration d'un employé avant que le Bureau ne l'ait fait.

Y avez-vous songé et pouvez-vous nous dire s'il y aurait ou non des avantages à procéder ainsi?

**Mme Martin:** La réaction initiale serait sans doute que nous entravons les relations employeur-employé, et je ne suis pas certaine que. . .

**M. Benjamin:** Non, non. Ils peuvent recueillir une déclaration par la suite.

**Mme Martin:** Bien sûr, mais nous transgressons quand même ces droits employeur-employé. Ce serait là ma réaction initiale. Je serais porté à croire que les amendements proposés assurent maintenant la protection de l'employé tout en nous permettant de mener une enquête possédant tous les faits.

**M. Fontana (London-Est):** Monsieur Tobin veut peut-être soulever les mêmes points.

**M. Tobin:** Monsieur le président, monsieur Fontana vient de porter ceci à mon attention et j'ai devant moi, en fait, les deux parties de l'équation.

L'article 30 parle de «déclaration», tandis que l'article que nous voulons amender, l'article 19, parle de «document». Madame le ministre, étant donné que vous acceptez l'intention de l'amendement par votre propre amendement à l'article 30, qui est proposé à la page 55, et étant donné qu'une définition porte sur une «déclaration» et l'autre sur les «documents», j'aimerais vous faire remarquer qu'en acceptant notre amendement à l'article 19 vous ne feriez que rendre le projet de loi plus clair et plus conforme aux principes que vous vous dites prête à accepter, à savoir qu'il serait souhaitable que ces communications demeurent confidentielles.

En amendement l'article 30, pour définir le terme «déclaration», vous ouvrez la possibilité de faire une déclaration volontaire. C'est très bien et je n'y vois pas d'objection.

L'article 19, monsieur le président, parle de document et définit ce qu'on entend par un document. Cela a pour effet d'exclure de la définition toute déclaration obtenue ou recueillie conformément à une convention collective. Il me semble que pour être cohérent d'un bout à l'autre

## [Text]

through the piece, upon reflection the government ought to accept the amendment to clause 19; otherwise we will run the possibility of interfering.

**The Chairman:** Before you were thinking of withdrawing, so I will come to Mr. Angus and we will come back to share our good will, but we see there is a difference here.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I appreciate Mr. Tobin's intervention because as I was looking at the government's page 55 and its amendment, trying to work it through in my own mind, I realized it deals with one side of the issue. The Liberal amendment with one minor change, the deletion of "rail", deals with the other side.

I think it was the UTU who were suggesting that a lot of what was in the employee statements covered under the collective agreement might not be appropriate for the basis of a board investigation, and that in fact both should be protected. I hear Mr. Tobin say he is willing to drop "rail", and perhaps we can do that as a friendly amendment. Just because rail was the only one that raised it and they are the only ones who currently have such language in their collective agreement is not to say at some point marine or air or pipelines will not end up with that kind of language as well.

• 1605

So I think to do the best job possible we should make it universal in terms of modes this bill covers. I think we should also accept the government's amendment when we get to clause 30.

**Mr. Wilbee:** I certainly agree with what they are saying here. I just wonder whether we are limiting ourselves, and whether by adding the phrase "without written permission"... in other words, if the employee has no problem whatsoever with his statement at any level, he can sign a sheet of paper to give the release of these documents. —Do you have a problem with that?

**Mr. Angus:** Yes. It is partly a matter of the railway culture. But the moment you refuse to allow something to be passed on to another level you are immediately under suspicion. There is something in that that you feel is inappropriate, and I would rather have the legislation protect that employee automatically than in any way put pressure on the employee—or the company, for that matter—to release it.

**Mrs. Martin:** I would like Mr. Miller to speak to this, please, Mr. Chairman, because with this place we are talking about really we are defining a document where we are putting this in, and here we are talking about a statement.

**Mr. Miller:** Mr. Chairman, the word "document" as defined in this clause is used previously in subclause 19.(8), where the investigator is allowed to require persons

## [Translation]

du projet de loi, le gouvernement devrait, à la réflexion, accepter l'amendement à l'article 19; autrement, nous risquons l'ingérence.

**Le président:** Vous songiez tantôt à retirer votre amendement. Je vais donc donner la parole à monsieur Angus et nous vous reviendrons tantôt pour faire un échange de bonne volonté, mais je vois qu'il y a là une différence.

**M. Angus:** Merci monsieur le président. Je saurais gré à M. Tobin d'être intervenu parce que, en tentant de voir dans mon esprit où nous emmenait l'amendement proposé par le gouvernement à la page 55, je me suis rendu compte qu'il ne porte que sur un aspect de la question. A un amendement mineur près, l'élimination de l'expression «des chemins de fer», l'amendement des libéraux porte sur l'autre aspect.

Ce sont les TUT qui ont fait valoir qu'une grande partie des déclarations des employés obtenues en vertu des conventions collectives ne formeraient peut-être pas, pour une enquête du Bureau, un fondement approprié et qu'en réalité il faudrait protéger les deux. J'entends monsieur Tobin dire qu'il est prêt à laisser tomber l'expression «des chemins de fer» et peut-être... Ce n'est pas parce que les cheminots sont les seuls à l'avoir soulevée et les seuls dont la convention collective renferme une telle disposition qu'un jour les marins, les gens de l'air ou les employés des pipelines ne seront pas visés par une disposition semblable.

Le mieux serait donc, je crois, quant au mode de transport visé, de rendre ce projet de loi universel. Je crois que nous devrions aussi accepter l'amendement du gouvernement lorsque nous serons rendus à l'article 30.

**M. Wilbee:** Je suis entièrement d'accord avec ce qui se dit ici. Je me demande seulement si nous ne nous limitons pas et si en ajoutant l'expression «sans permission écrite»... autrement dit si l'employé dont la déclaration ne pose aucun problème à aucun niveau peut signer un document pour en autoriser la divulgation. Y voyez-vous un inconvénient?

**M. Angus:** Oui. C'est en partie une question de mentalité ferroviaire, mais dès que vous refusez qu'une chose soit transmise à un autre niveau, vous êtes immédiatement suspect. Il y a là quelque chose qui vous paraît inapproprié, mais je préfère que la législation protège automatiquement l'employé plutôt que d'exercer des pressions sur l'employé, ou même sur l'entreprise, pour obtenir la divulgation du document.

**Mme Martin:** Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, j'aimerais que M. Miller puisse répliquer, Monsieur le président, car nous sommes en train ici, en réalité, de définir un document, alors que dans l'autre cas nous parlons d'une déclaration.

**M. Miller:** Monsieur le président, le mot «document» au sens de cet article apparaît précédemment à l'alinéa 19.(8), lorsqu'on dit que l'enquêteur peut exiger d'une



[Texte]

to produce documents in order to assist in the investigation. The definition of "document" is broadly drawn so that the investigator may have access to all information relevant to the investigation being conducted. As I read the amendment now before the committee, the change in the definition to "document" could preclude the investigator from obtaining that statement taken by an employer from an employee, a statement that may contain information that would be valuable to the investigation and to the board's findings on causes and contributing factors of the occurrence.

**Mr. Tobin:** That begs the question, Mr. Chairman. What our witness has just said is that he is proposing that statements now covered under the collective agreement ought to be made available. He is saying that the way the amendment is now written would preclude the investigators from getting hold of information that may or may not be relevant.

But the flip side of that statement is that you are saying these confidential documents—you are talking about a document; i.e., a statement—the minister has agreed in principle ought to remain confidential ought to be available to the investigators. You cannot have it both ways.

**The Chairman:** It is a good point Mr. Tobin makes. But over all this is there not the situation of the exclusive authority of the investigator to get the statement from the employee, separate and apart from the collective agreement?

**Mr. Tobin:** Yes, sure. But that is covered in clause 30.

**The Chairman:** But I think his interpretation led to your comment.

**Mr. Tobin:** Which I think is relevant.

**The Chairman:** So where are we, Mr. Miller?

**Mr. Miller:** Mr. Chairman, the document—i.e., the statement given by the employee to the employer—if seized under clause 19 by the investigator will then be protected under the Access to Information and Privacy Act in terms of being made public. The statement referred to in the privilege clause, clause 30, which the government amendment addresses, is a statement given by an individual to the board; to the board's investigator. The intention there clearly is to provide a real privilege to that statement so the individuals will be free and open in talking to the investigator about their knowledge about the occurrence. The proposal is to extend the privilege in clause 30 only to those statements made by witnesses to the investigator or to the board; to leave the employer-employee statement as between the employer and the employee, but to allow it to be given to the investigator if he requests it for his purposes in the investigation.

[Traduction]

personne qu'elle produise des documents susceptibles de l'aider dans son enquête. La définition de «document» est très vaste afin que l'enquêteur puisse avoir accès à tous les renseignements pertinents à l'enquête qu'il mène. Selon mon interprétation de l'amendement dont le Comité est actuellement saisi, le changement apporté à la définition d'un «document» pourrait empêcher l'enquêteur d'obtenir la déclaration recueillie d'un employé par l'employeur, déclaration susceptible de renfermer une information qui pourrait se révéler précieuse pour l'enquête et les constatations du Bureau sur les causes d'un accident et sur les facteurs qui y ont contribué.

**M. Tobin:** C'est une pétition de principe, Monsieur le président. Notre témoin vient de proposer que les déclarations actuellement visées par une convention collective devaient être remises aux enquêteurs. Il est d'avis que sans sa forme actuelle l'amendement pourrait empêcher les enquêteurs d'obtenir une information qui pourrait être ou ne pas être pertinente.

Mais cela veut aussi dire qu'il faudrait remettre aux enquêteurs des documents confidentiels—vous parlez d'un document, comme une déclaration—qui devrait, selon l'accord de principe donné par le ministre, demeurer confidentielle. Vous ne pouvez pas avoir les deux.

**Le président:** M. Tobin a raison. Mais en dehors de tout cela, l'autorité exclusive qu'a l'enquêteur d'obtenir une déclaration de l'employé n'est-elle pas une chose distincte et indépendante de la convention collective?

**M. Tobin:** Bien sûr. Mais cet aspect est couvert par l'article 30.

**Le président:** Mais je crois que son interprétation a donné lieu à votre observation.

**M. Tobin:** Que je crois pertinente.

**Le président:** Où en sommes-nous, monsieur Miller?

**M. Miller:** Monsieur le président, si l'enquêteur fait saisir le document, c'est-à-dire la déclaration donnée par l'employé à l'employeur, en vertu de l'article 19, le document tombera, pour ce qui est de sa diffusion publique, sous la protection des lois sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels. Lorsque dans l'article sur les renseignements protégés, l'article 30 que vise l'amendement du gouvernement, il est question d'une déclaration, il s'agit d'une déclaration qu'une personne fait au Bureau ou à l'enquêteur du Bureau. L'intention est donc ici clairement de protéger réellement cette déclaration afin que les personnes en cause se sentent libres de dire à l'enquêteur ce qu'elles savent de l'accident. On propose dans cet amendement d'étendre la protection, mais uniquement à l'article 30, aux déclarations faites par les témoins à l'enquêteur ou au bureau; de garder confidentielles les déclarations faites entre employeurs et employés, mais de permettre leur communication à l'enquêteur, au besoin, aux fins de l'enquête.

[Text]

[Translation]

• 1610

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, what I hear now from Mr. Miller is quite different from what we were hearing a few minutes ago from the minister. Basically the minister accepted the principle of the relationship, for reasons we all understand. It is not because anybody wants to hide anything from anybody. But if the statements given by employees and employers—we have heard it on this bill, we have certainly heard it on other bills—are to continue to have any value, and for the moment companies will tell you they have a great deal of value. . . Rail unions, for example, which we have heard from on this bill and certainly on other bills, will tell you they have a great deal of value because there is a demonstrated confidentiality there. Everybody has said to us that if we destroy that confidentiality, what is currently or can be a fairly open relationship or honest relationship will be destroyed as well. People will not be forthcoming and forthright if they know that material will not be held in confidence. What Mr. Miller has just said is the reason they will not accept our amendment is they want the power to continue to have access to those documents, notwithstanding an earlier comment by the minister that the principle I articulated was one that was acceptable to the government and hence their amendment to clause 30.

I think we had better understand that if we do not amend this clause, if we do not accept the amendment, then the statements that are currently part of the collective agreement, which heretofore have always been accepted and respected as a necessary part of a good working relationship between the company and the employees, will be gone. We have to ask ourselves what we are gaining.

I would make one other point. I would ask members to ask themselves how much value those statements are going to have when the employees know that under this bill we have given the board the right to get those statements. Those statements are now going to be made not from the perspective of "this is my complete and honest and total knowledge", but "I am making a statement that is going to end up in the hands of the investigators on the board". I submit to you that the value of those statements in that case is going to be dramatically different in the nature of the statements than they would be if the confidentiality is maintained. I think at least the company will know it has the best information possible. I think we are interfering here in a fundamental way with a very important principle contained in the collective agreement.

**The Chairman:** Mr. Miller, I would like to hear you on that; and depending on how you answer, I would like to ask you a question.

**Mr. Miller:** As I understood it, the intervention by some witnesses before the committee, the railways in

**M. Tobin:** Monsieur le président, les propos de M. Miller sont très différents de ceux qu'a tenus il y a quelques instants le ministre. Le ministre accepte le principe des rapports qui existent entre les employeurs et les employés, pour les raisons que nous connaissons tous. Ce n'est pas parce que quelqu'un souhaite dissimuler quelque chose. Toutefois, si l'on veut que les déclarations faites par les employés et les employeurs—il en a été question lors de l'examen de ce projet de loi-ci, et il en a sûrement été question lors de l'examen d'autres mesures législatives—continuent d'avoir une certaine valeur, et pour le moment, les sociétés vous diront qu'elles ont une grande valeur. . . Les syndicats des employés de chemin de fer, par exemple, qui nous ont exposé leurs vues sur ce projet de loi, et sans aucun doute sur d'autres projets de loi, vous diront que ces déclarations ont beaucoup de valeur en raison de leur caractère confidentiel. Tous les témoins nous ont dit que si nous détruisons ce caractère confidentiel, nous détruirons également les rapports relativement ouverts ou francs qui existent actuellement entre les employeurs et les employés. Les gens hésiteront à faire des déclarations s'ils savent que celles-ci ne resteront pas confidentielles. M. Miller vient de nous dire que l'amendement ne sera pas accepté parce qu'ils veulent continuer d'avoir accès à ces documents, malgré ce qu'a dit plus tôt le ministre, à savoir que le gouvernement reconnaissait le principe auquel j'ai fait allusion plus tôt. Voilà qui explique l'amendement à l'article 30.

Il est important de savoir que si nous ne modifions pas cet article, si nous rejetons l'amendement, les déclarations qui sont actuellement permises dans le cadre des conventions collectives, et qui jusqu'ici ont toujours été reconnues comme étant essentielles à l'établissement de bons rapports de travail entre la société et les employés, disparaîtront. Il faut se demander quel avantage cela nous procurera.

Autre chose. Je suggérerais aux membres de se demander quelle valeur auront ces déclarations si les employés savent que le projet de loi donne au bureau le droit d'avoir accès à ces déclarations. Plutôt que de divulguer tout ce qu'ils savent, les employés vont se dire, avant de faire des déclarations, que leurs propos vont finir par être communiqués aux enquêteurs du bureau. La nature des déclarations, dans ce cas-là, sera très différente de ce qu'elle serait si le caractère confidentiel de celles-ci était maintenu. La société saurait au moins qu'elle a en main les meilleurs renseignements possible. Nous sommes en train de porter atteinte à un principe très important, qui est inscrit dans la convention collective.

**Le président:** Monsieur Miller, j'aimerais savoir ce que vous avez à dire là-dessus. J'aimerais vous poser une question, suivant la réponse que vous allez me donner.

**M. Miller:** D'après ce que je crois comprendre, certains témoins, et en particulier les compagnies de chemin de



[Texte]

particular, was the concern that the way clause 30 was drawn it extended privilege to statements taken by the railway in such a manner that they could not use them for disciplinary purposes as provided by their collective agreement. The proposed amendment to clause 30 makes it clear that this bill does not extend any privilege to statements made by an employee to the employer. The only privilege under the bill in clause 30 extends to statements given to the board or its investigator.

A statement taken in confidentiality by the employer from an employee can be used for disciplinary purposes under the collective agreement. It can also, under clause 19, because it would be deemed a document by the present definition, be taken by the investigator and used in the investigation. But that does not mean it can be made public. It is protected in the possession of the board by the Access to Information Act and the Privacy Act which will not allow it to go public, but it can be used by the board for the purposes of advancing transportation safety.

**Mr. Tobin:** To be perfectly clear, under clause 30, an employee who gives a voluntary statement to the board will be protected from possible retribution from the company, because it will be held in confidence.

• 1615

**Mr. Miller:** His statement given to the board cannot be released to the railway or his employer, whoever it may be. It is privileged.

**Mr. Fontana:** Mr. Chairman, we are making a distinction between what a statement is and what a document is. The government's amendment to clause 30 says "written or recorded statement". If you look at clause 19, it says that "document" includes any correspondence, memorandum, sound recording, machine-readable records and documentary material.

I suggest to you that a statement could essentially be in written form something that has already been acknowledged by the government in clause 30. This is why I suggest to you that if you want to accomplish what I think we want to accomplish and what even the minister has indicated, then I think you have to broaden that privilege to something other than a statement given to the board that talks about those documents, which has a very wide definition of what a document is.

It talks about correspondence and it even talks about statements made. Therefore I think in both clauses 19 and 30, the same should pertain to both clauses, if we want to achieve what we have indicated we want to.

[Traduction]

fer, craignent que l'article 30, compte tenu de la façon dont il est libellé, n'étende la protection aux déclarations prises par les compagnies de chemin de fer, de telle façon que ces dernières ne pourraient les utiliser à des fins disciplinaires, comme le prévoit la convention collective. L'amendement proposé à l'article 30 précise que ce projet de loi n'étend pas la protection accordée aux déclarations faites par un employé à son employeur. L'article 30 du projet de loi n'accorde une protection qu'aux déclarations faites au bureau ou à l'enquêteur.

La convention collective dispose qu'un employeur peut utiliser une déclaration faite de façon confidentielle par un employé à des fins disciplinaires. Cette déclaration peut également, en vertu de l'article 19, parce qu'elle serait considérée comme un document en vertu de la définition actuelle, être communiquée à l'enquêteur et utilisée aux fins de l'enquête. Mais cela ne veut pas dire que cette déclaration serait communiquée au public. Elle resterait entre les mains du bureau et bénéficierait de la protection accordée par la Loi sur l'accès à l'information et la Loi sur la protection des renseignements personnels, lesquelles interdisent la communication de tels renseignements. Toutefois, la déclaration pourrait être utilisée par le bureau pour des raisons de sécurité.

**M. Tobin:** Si j'ai bien compris, l'employé qui, en vertu de l'article 30, fait une déclaration volontaire au bureau ne pourra faire l'objet de mesures de représailles de la compagnie, parce que ces renseignements resteront confidentiels.

**M. Miller:** Sa déclaration donnée au bureau ne peut être communiquée à la compagnie ferroviaire ou à son employeur, quel qu'il soit. Il s'agit d'une déclaration protégée.

**M. Fontana:** Monsieur le président, nous établissons une distinction entre une déclaration et un document. L'amendement à la clause 30 dit: «(déclaration) verbale, écrite ou enregistrée». Si vous jetez un coup d'oeil à l'article 19, vous constatez que le terme «document» englobe tous les éléments d'information, notamment correspondance, note, et enregistrement sonore, magnétoscopique ou informatisé.

Selon moi, une déclaration pourra être essentiellement, sous forme écrite, quelque chose qui a déjà été reconnue par le gouvernement à l'article 30. C'est la raison pour laquelle je dis que si vous voulez accomplir ce que je pense que nous voulons accomplir, et que même le ministre a indiqué, il faut selon moi étendre ce privilège à autre chose qu'une déclaration faite au bureau et qui traite de ces documents, la définition du terme «document» étant très large.

Cette définition englobe la correspondance, et elle englobe même des déclarations faites. Par conséquent, je pense que le libellé des articles 19 et 30 devrait être conforme si nous voulons atteindre l'objectif énoncé.

[Text]

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I have listened very carefully to the arguments and the advice given. I think that on balance we should do our best to keep the two elements separate. I agree with the government proposal later on to redefine the confidentiality, but I also agree with Mr. Tobin that we should make sure any of those statements given in the employer-employee processes should not be accessed by the board. If that employee wants—and he may be compelled by the board—to give testimony, individually or what-have-you, it is a separate process. We have to remember that at the disciplinary hearings you may have employee A giving evidence that affects employees B, C and D. I think we should make sure that there is a clear separation of jurisdiction. This is why I will be supporting Mr. Tobin's amendment.

**Mr. Tobin:** There is nothing stopping the board from asking for a statement from the employees in question anyway.

**Mr. Angus:** They are going to know who is there and who has been involved.

**Mr. Tobin:** They are going to do that anyway.

**The Chairman:** We have the principle of statement and privilege. Following that line, I just do not understand why it is just restricted to rail and why it is just not employees.

**Mr. Angus:** We have removed rail.

**Mr. Tobin:** We agreed to drop rail.

**The Chairman:** Oh, I did not realize that.

We are taking a long time on this, colleagues. As we have already found out, we are into clause 30 because of this and clause 30 is the privilege section. It is one that I know will be debated. While we are spending a long time on this, perhaps this debate will accelerate the debate on clause 30 when we come to it. Sometimes this is the way it works.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I would be glad to have the question put, but I would also be glad to ask the chairman if he wanted to comment. I do not view it as a partisan matter; it is a question of getting it right, if we can, as a committee.

**The Chairman:** Mr. Miller, after this discussion, I think I understand what clause 30 does, and I understand and agree with it. This amendment before us at the present time, regardless of what the investigator gets directly from the employee, in effect will not allow the investigator or

[Translation]

**M. Angus:** Monsieur le président, j'ai écouté très attentivement les arguments et les conseils fournis. Je pense que, dans l'ensemble, nous devrions faire notre possible pour garder les deux éléments distincts. Je suis d'accord avec la proposition du gouvernement visant à redéfinir plus tard la notion de confidentialité, mais je suis aussi d'accord avec M. Tobin pour dire que nous devons nous assurer que le bureau n'a accès à aucune déclaration faite dans le cadre du processus employeur-employé. Si l'employé veut témoigner—et il peut être contraint de le faire par le bureau—individuellement ou autrement, il s'agit là d'un processus distinct. Il ne faut pas oublier qu'au cours des audiences liées à des mesures disciplinaires, le témoignage de l'employé A peut avoir des répercussions pour les employés B, C et D. Je pense qu'il faut veiller à établir une nette distinction au niveau des compétences. C'est la raison pour laquelle j'appuierai l'amendement de M. Tobin.

**M. Tobin:** De toute façon, rien n'empêche le bureau de demander aux employés de fournir une déclaration.

**M. Angus:** Ils vont savoir qui est là et qui est en cause.

**M. Tobin:** Il vont le faire de toute façon.

**Le président:** Nous traitons du principe de la déclaration et de sa protection. Dans cette ligne de pensée, je ne comprends tout simplement pas pourquoi ce principe s'applique uniquement aux employés de chemin de fer, et non pas seulement aux employés tout simplement.

**M. Angus:** Nous avons éliminé l'expression «chemin de fer».

**M. Tobin:** Nous avons convenu de laisser tomber cette expression.

**Le président:** Je m'excuse, je ne m'en étais pas rendu compte.

Nous consacrons beaucoup de temps à cette question, chers collègues. Comme nous l'avons déjà constaté, nous examinons l'article 30 en raison de cette question, et l'article 30 est celui qui traite de la protection des déclarations. Je sais que cet article fera l'objet de longues discussions. Nous y consacrons nous-mêmes beaucoup de temps, mais peut-être ce débat accélérera-t-il l'étude de l'article 30 lorsque nous y arriverons. C'est parfois ainsi que cela se passe.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais que la question soit mise aux voix, mais j'aimerais aussi demander au président s'il veut formuler des commentaires. Je ne considère pas qu'il s'agit là d'une question partisane; il s'agit plutôt, pour le Comité, de bien faire les choses, s'il le peut.

**Le président:** Monsieur Miller, à la suite de cette discussion, je pense que je comprends la portée de l'article 30, et je l'approuve. L'amendement qui nous occupe à l'heure actuelle, indépendamment de ce que l'enquêteur obtient directement de l'employé, ne



[Texte]

the board to get a copy of the statement the employee may have made to the employer through the collective agreement process.

In other words, that party is protected because of the collective agreement and yet it will be subject to whatever the rules and regulations are of the collective agreement between the employee and employer. They can use it in those disciplinary proceedings, but that statement would not be itself used in the investigation, whereas under its exclusive authority the investigator could get another statement from the employee. Is that not the situation we are in?

• 1620

**Mr. Tobin:** Absolutely.

**The Chairman:** This is just to specify that the statement between employee-employer is not that statement which may not be obtained the day of the accident. The investigator—who knows?—of course it depends on the scene; let us hope the investigators move quickly because the investigators have the exclusive authority to get statements. This is just to protect this statement within the ambit of the collective agreement.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I would go farther. Obviously, when the investigators go and and talk to whoever the company or mode of transport is—in this case, rail—in the case of collective agreements, they are going to ask who are all the players they should be talking to. I think the company clearly is going to say these are the people involved and these are the people you should be talking to. There is nothing preventing the board or the investigators from talking to everybody involved.

All we are doing is respecting the collective agreement. That does not prevent the board from getting the exact same information. It is the principle that is at stake here, and I think it has been demonstrated to have a lot of value.

If safety is our concern, and I know it is, Mr. Chairman, we have to ask ourselves in terms of the relationship between employer and employee, if what is lost and consequently what will be lost on the safety side... because these statements between the employer and employee are not only important in terms of an occurrence but are important in the ongoing operations of a company and the relationship between the employer and employee. I think it is important to maintain their confidentiality. There is nothing preventing the board from doing its work, in any case.

**The Chairman:** Do you have any further comment before I put the question, Mr. Miller? I must say I thought

[Traduction]

permettra pas, en fait, à l'enquêteur ou au bureau d'obtenir une copie de la déclaration que l'employé peut avoir faite à l'employeur dans le cadre du processus prévu par la convention collective.

En d'autres mots, l'employé est protégé en raison de l'application de la convention collective, bien qu'il soit soumis aux règles et règlements de celle-ci qui s'appliquent aux relations entre l'employeur et l'employé. Ces dispositions peuvent être invoquées dans le cadre de procédures disciplinaires, mais la déclaration ne serait pas, comme telle, utilisée aux fins de l'enquête; par contre, en vertu de son pouvoir exclusif, l'enquêteur pourrait obtenir une autre déclaration de l'employé. N'est-ce pas là la situation telle qu'elle existe?

**M. Tobin:** Absolument.

**Le président:** Cette distinction sert uniquement à préciser que la déclaration faite par l'employé à l'employeur n'est pas celle qui ne peut être obtenue le jour de l'accident. L'enquêteur—qui sait?—évidemment, tout dépend de la situation; il est à espérer que les enquêteurs fassent preuve de célérité parce qu'ils ont le pouvoir exclusif d'obtenir des déclarations. Il s'agit uniquement de protéger cette déclaration conformément à la portée des dispositions de la convention collective.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'irais même plus loin. De toute évidence, lorsque les enquêteurs se rendent sur place et parlent aux représentants de la compagnie ou du moyen de transport en cause—dans ce cas-ci, les chemins de fer—dans le cas des conventions collectives, ils vont aussi demander qui sont tous les intervenants avec lesquels ils devraient communiquer. Je pense que la compagnie va sans aucun doute dire quelque chose comme: «Voici les gens en cause, et c'est à eux que vous devriez vous adresser.» Rien n'empêche le bureau ou les enquêteurs de parler à toutes les personnes concernées.

Nous respectons tout simplement les dispositions de la convention collective. Toutefois, le bureau n'est pas empêché pour autant d'obtenir les mêmes renseignements précis. Il s'agit ici d'une question de principe, et je pense qu'il a été démontré que ce principe a une grande valeur.

Si la sécurité est notre préoccupation première—et je sais que c'est le cas, monsieur le président—nous devons nous demander, en ce qui a trait aux liens entre l'employeur et l'employé, si ce qui est perdu et, par conséquent, sera perdu du point de vue de la sécurité... parce que ces déclarations entre l'employeur et l'employé sont importantes non seulement dans une situation ponctuelle, mais aussi dans le cadre de l'activité permanente d'une compagnie et des liens entre l'employeur et l'employé. Je pense qu'il est important de préserver le caractère confidentiel d'une déclaration. De toute façon, rien n'empêche le bureau d'accomplir son travail.

**Le président:** Avez-vous d'autres observations à formuler avant que je mette la question aux voix,

[Text]

the initial response between you and Mr. Tobin in the converse position, to me, focused on what confronts us now. But I did not know and I think we have not had a formal amendment of your amendment, Mr. Tobin.

**Mr. Keyes:** This is a new motion and—

**The Chairman:** Well, by consent, you have withdrawn the other one and now you want to move this one.

**Mr. Keyes:** Yes, this is the one that replaces. We strike out line 16 on page 19 and substitute the following:

and any copy thereof but shall not include any statement obtained from an employee of the investigated carrier or collected according to a collective agreement.

**The Chairman:** I thought you were just going to take out rail and not include any employee statement obtained or collected according to a collective agreement.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I shall read it in accordance with—

**The Chairman:** I will see the minister.

**Mr. Tobin:** I will put it on record very quickly. The motion is to strike out line 16 on page 19 and substitute the following therefor:

and any copy thereof, but shall not include any employee

—versus employees—

in the employee statement obtained or collected according to a collective agreement.

**Mrs. Martin:** I would just like to add, Mr. Chairman, that the amendment under 30 gives the privilege that is required.

I think the investigator has to have all the information available to him and that safety is the most important thing. While I am a great believer in good labour relations, I still think safety is more important. I feel we would be better to leave it under clause 30 and not amend this particular clause.

**Mr. Atkinson:** Is there a similar section in the CASB Act and has there been any indication there has been an abuse of this?

**The Chairman:** Good question.

**Mrs. Martin:** This is strictly rail because they have a collective agreement that covers it. The other modes do not.

**The Chairman:** What is to prevent the other modes under their collective agreement from incorporating it? That may be one reason not to particularize in an

[Translation]

monsieur Miller? Je pensais que l'échange initial entre vous et M. Tobin illustrait la question qui se pose à nous maintenant. Toutefois, je ne savais pas et je ne pense pas que nous ayons un sous-amendement officiel à votre amendement, monsieur Tobin.

**M. Keyes:** Il s'agit d'une nouvelle motion et. . .

**Le président:** Bon, vous avez retiré l'autre par assentiment et, maintenant, vous voulez proposer celui-ci.

**M. Keyes:** Oui, c'est celui-ci qui remplace l'autre. Nous retranchons la ligne 15, page 19, et la remplaçons par ce qui suit:

tion de ces éléments d'information. Ne comprend pas une déclaration obtenue d'un employé du transporteur faisant l'objet d'une enquête ou recueillie conformément à une convention collective.

**Le président:** Je pensais que vous alliez simplement éliminer l'expression «de chemin de fer» et ne pas comprendre une déclaration d'employé obtenue ou recueillie conformément à une convention collective.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je vais lire conformément. . .

**Le président:** Je verrai le ministre.

**M. Tobin:** Je ferai très rapidement. La motion vise à éliminer la ligne 15, à la page 19, et à la remplacer par ce qui suit:

tion de ces éléments d'information. Ne comprend pas une déclaration d'employé

. . . par opposition à employés. . .

obtenue ou recueillie conformément à une convention collective.

**Mme Martin:** Je voudrais seulement ajouter, monsieur le président, que l'amendement à l'article 30 confère la protection requise.

Je pense que l'enquêteur doit avoir à sa disposition tous les renseignements disponibles et que la sécurité constitue la question la plus importante. Je crois fermement à la valeur de relations de travail saines, mais je pense que la sécurité est une question encore plus importante. J'estime qu'il serait préférable de s'en tenir à l'article 30 et de ne pas modifier l'article 19.

**M. Atkinson:** La Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne renferme-t-elle un article semblable, et y a-t-il lieu de croire que cet article a fait l'objet d'abus?

**Le président:** Bonne question.

**Mme Martin:** Il s'agit uniquement d'une question qui concerne les chemins de fer parce que ceux-ci ont une convention collective qui traite de cet aspect. Les autres moyens de transport n'en ont pas.

**Le président:** Qu'est-ce qui empêche les autres moyens de transport d'inclure de telles dispositions dans leurs conventions collectives? Ce pourrait être là une raison de



[Texte]

amendment, in a sense, but I see the answer is that the only experience has been with rail.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, it is worth noting that the company and union on this matter—and we also had some discussion during the Railway Safety Act, as you will recall on this matter—have supported the notion of protecting the confidentiality.

**Mr. Atkinson:** Mr. Chairman, I can see the point, but I have some concerns about not everything being available to find out... in regard to safety. I know what you are saying, but that is my concern.

• 1625

**Mr. Miller:** Mr. Chairman, I want to re-emphasize a point I think I made in passing that, if an employer or employee statement is taken by the investigator or by the board under this clause 19, it is subject to access to information and privacy, which will not allow it to be released without the consent of the parties involved in the statement. So there is confidentiality there that is assured, even though the statement is in the hands of the board to be used for purposes of finding cause and making recommendations to impose safety.

**The Chairman:** In effect, you are saying this amendment is redundant.

**Mr. Fontana:** But there is a difference in definition between "document" and "statement".

**Mr. Angus:** Under the current wording the board will see it, but it will be protected. Mr. Tobin's amendment is to make sure the board does not see it.

**The Chairman:** That is right. As I read the amendment, that is it.

Amendment negated

Clause 19 as amended agreed to

Clause 20 agreed to

On clause 21—*Public inquiry*

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, what clause 21 does is build an amendment to clause 7 that I put forward earlier and was carried by this committee. Just to retrack, in clause 7 we put in an amendment concerning initiating and conducting special studies and special investigations in matters pertaining to safety in transportation. What that addition did in clause 7 was give authority to the board to investigate for any cause without having to have an incident.

[Traduction]

ne pas particulariser un amendement, dans un sens, mais je sais qu'on me répondra que seuls les chemins de fer ont abordé cette question.

**M. Tobin:** Monsieur le président, il convient de noter que la compagnie et le syndicat—et nous avons aussi eu des discussions concernant cette question lors de l'étude de la Loi sur la sécurité ferroviaire, comme vous vous en souvenez—ont appuyé le principe de la protection du caractère confidentiel.

**M. Atkinson:** Monsieur le président, je comprends ce point, mais je suis préoccupé par le risque que tous les renseignements ne soient pas disponibles pour trouver... en ce qui a trait à la sécurité. Je comprends ce que vous dites, mais c'est là ma préoccupation.

**M. Miller:** Monsieur le président, je voudrais insister de nouveau sur une question que j'ai mentionnée, je crois, en passant, à savoir que si l'enquêteur, ou le bureau, obtient une déclaration d'un employeur ou d'un employé aux termes de cet article 19, cette déclaration est assujettie aux mesures législatives concernant l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels, de sorte qu'elle ne peut pas être publiée sans le consentement des parties concernées. La confidentialité des renseignements est donc garantie, même si la déclaration est entre les mains du bureau, qui s'en servira pour déterminer les causes et formuler des recommandations en vue d'assurer la sécurité.

**Le président:** Vous dites en fait que cet amendement est superflu.

**M. Fontana:** Mais il y a une différence de définition entre un «document» et une «déclaration».

**M. Angus:** Aux termes du libellé actuel, le bureau pourra en prendre connaissance, mais les renseignements seront protégés. L'amendement que propose M. Tobin vise à veiller à ce que le bureau ne puisse pas en prendre connaissance.

**Le président:** C'est exact. Si j'interprète bien l'amendement en question, c'est ce qu'il veut dire.

L'amendement est rejeté

L'article 19 est adopté tel qu'il a été modifié

L'article 20 est adopté

Article 21—*Enquête publique*

**M. Malone:** Monsieur le président, les dispositions de l'article 21 sont analogues à un amendement de l'article 7 que j'ai proposé précédemment et qui a été adopté par le Comité. Si vous me permettez de revenir en arrière, nous avons proposé un amendement à l'article 7 au sujet du lancement et de la réalisation d'études et d'enquêtes spéciales sur des questions qui touchent la sécurité des transports. L'amendement à apporter à l'article 7 confère au bureau le pouvoir de faire enquête sans qu'il soit nécessaire qu'il y ait eu d'abord un accident.

*[Text]*

Before I speak further, I move that clause 21 of Bill C-2 be amended by striking out lines 13 and 14 on page 20 and substitute the following:

## 21.(1) Where the

What this will do, Mr. Chairman, is fortify my amendment to clause 7 to allow for an inquiry without first having to have it preceded by an accident or an occurrence. So it gives a board the authority, when they sense there is some commonality of causes taking place, to cause an investigation without actually having to have an accident in place to stimulate the investigation.

**The Chairman:** I must say that at first blush, since you have amended the first part of it, I do not understand why at line 16 you did not take out the reference to the transportation occurrence there, to be consistent. Anyway, I will just throw that out. Let us have the discussion on what you are doing. This does fit into what we did earlier, which may not have found favour everywhere.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I agree with your comments about the subsequent member, but I certainly like the principle. As clause 21 is currently worded, the only time the board could enter into an inquiry, an inquiry meaning a public forum as opposed to what Mr. Malone's earlier amendment would allow to occur, which is an investigation. . . This would allow the board the authority to go to the public to have some hearings into a particular matter, and I think it is worth pursuing.

**Mr. Malone:** I do not know how I managed to overlook the next word "occurrence", but if that also could be amended to change "occurrence" to "matter", to read then that "an inquiry made into the transportation matter and the Governor in Council", so it need not be an incident, an occurrence, or an accident.

• 1630

**The Chairman:** Why not, to be even neater, "where the Board considers it necessary that a public inquiry be made and the Governor in Council has not caused a public inquiry to be maintained under Part I of the Inquiries Act, the Chairman may, subject to" blah, blah, blah?

**Mr. Malone:** Yes.

**The Chairman:** That is nice and neat from your point of view, but there may be differences of opinion on the issue.

**Mr. Malone:** That is the difference between 20 years of experience versus 15.

**The Chairman:** I do not know if it is worth it.

**Mr. Tobin:** I am trying to find the earlier amendment that Mr. Malone says we are building on.

*[Translation]*

Avant de poursuivre, je propose que l'article 21 du projet de loi C-2 soit amendé par la suppression, à la ligne 14, des termes:

« , dans le cours d'une enquête, »

Cet amendement, monsieur le président, aurait pour effet de consolider l'amendement que j'ai proposé à l'article 7 afin de permettre qu'une enquête soit ouverte sans qu'il faille, au préalable, qu'il y ait eu un accident. Le bureau pourrait ainsi, lorsqu'il l'estime nécessaire, ouvrir une enquête même en l'absence de tout accident.

**Le président:** Je dois avouer que, à première vue, je ne comprends pas pourquoi vous ne proposez pas aussi de faire supprimer la mention «sur un accident de transport», figurant à la ligne 13. Bon, je vais simplement les enlever. Parlons un peu de ce que vous proposez. Cela correspond en effet à l'esprit d'un amendement auquel nous avons souscrit précédemment, mais qui n'a peut-être pas eu la faveur de tout le monde.

**M. Angus:** Monsieur le président, je suis de votre avis au sujet de la deuxième mention à supprimer, mais cela mis à part, je suis d'accord avec le principe. Selon le libellé actuel de l'article 21, le bureau ne pourrait ouvrir une enquête publique, et par cela, j'entends une tribune publique, par opposition à ce que l'amendement précédent de M. Malone permettrait, à savoir une simple enquête. . . Cela permettrait au bureau de procéder à des audiences publiques sur une question donnée, et je crois cet objectif louable.

**M. Malone:** Je ne comprends pas comment les termes «sur un accident de transport» ont pu m'échapper, mais on pourrait en fait remplacer les mots «un accident» par les mots «une question», de sorte que l'on obtiendrait: «de faire ouvrir une enquête publique sur une question de transport»; ainsi, il ne serait pas nécessaire qu'il y ait d'abord un accident.

**Le président:** Pour simplifier encore davantage les choses, pourquoi n'écrit-on pas «dans le cas où le gouverneur en conseil n'a pas exercé le pouvoir qui lui est conféré par la partie I de la Loi sur les enquêtes de faire ouvrir une enquête publique, le président peut, si le Bureau l'estime nécessaire, et sous réserve de l'article 18» et le reste?

**M. Malone:** Oui.

**Le président:** C'est peut-être très bien de votre point de vue, mais les avis sont peut-être partagés à ce sujet.

**M. Malone:** C'est ce qui fait la différence entre 20 ans d'expérience et 15.

**Le président:** Je ne sais pas si cela en vaut la peine.

**M. Tobin:** J'essaie de trouver l'amendement antérieur auquel M. Malone a fait allusion.



[Texte]

**The Chairman:** He is removing references to transportation occurrences.

**Mr. Tobin:** I just want to remind us that in the earlier definition we included a new definition. We had a debate about it. It was carried: that clause 7 be amended by including a new paragraph (e):

(e) by initiating and conducting special studies and special investigations on matters pertaining to safety in transportation.

We approved that, and we had a discussion at the time about whether or not in approving the amendment by Mr. Malone—which arises, I think, to some degree out of the testimony by Mr. Burnett when he was here—we were moving out of the area of accident investigation, which we all agree is the primary purpose of the board, into the work of the regulator. Mr. Atkinson commented at that time.

I supported the earlier amendment, because the board should have some proactive ability to go out in some areas and to conduct, as Mr. Malone asked for in his earlier amendment, special studies and special investigations. The effect of his latest amendment is to move the power of the board beyond special studies or special investigations into the area of public inquiries, which is a far greater power. Those who earlier made the argument, with respect to the first amendment, that we were encroaching upon the turf of the regulator I think would certainly make that argument now, because there is a considerable difference between a special study or a special investigation and a full-blown public inquiry.

I want to hear some more discussion, but I am uncomfortable with this amendment because I think it goes beyond what we were anticipating and talking about when we supported Mr. Malone earlier in the day. My mind is open, and I would certainly like to hear some comment. I get worried that we are going to blur the lines badly.

**Mrs. Martin:** I agree with Mr. Tobin.

**The Chairman:** I must say, Mr. Tobin, that I always find you most stimulating.

**Mrs. Martin:** I did not think I would ever say that.

**The Chairman:** Well, I always find him stimulating, but stimulation can be sometimes positive or negative. But this is a most interesting stimulant.

**Mr. Tobin:** I asked a question in the House last week and it stimulated you to attempt a supplementary.

**The Chairman:** Well, we will not get into that.

[Traduction]

**Le président:** Il supprime tout renvoi à un accident de transport.

**M. Tobin:** Je veux simplement rappeler que, dans cet amendement précédent, nous avions inclus un nouvel objectif. Nous avons eu un débat à ce sujet. L'amendement a été adopté, à savoir que l'article 7 soit modifié par l'addition d'un nouvel alinéa e):

e) en procédant à des études et enquêtes spéciales sur des questions relatives à la sécurité des transports.

Nous avons approuvé cet amendement et nous avons discuté à ce moment-là de la question de savoir si, en adoptant l'amendement de M. Malone—qui, je crois, découle dans une certaine mesure du témoignage de M. Burnett lorsqu'il a comparu devant nous—nous débordions le domaine des enquêtes sur les accidents, qui, nous sommes tous d'accord, est l'objet principal du Bureau, pour empiéter sur celui des autorités en matière de réglementation. M. Atkinson a fait des commentaires à ce sujet à ce moment-là.

J'ai souscrit à l'amendement précédent parce que j'estime que le Bureau doit pouvoir faire preuve d'initiative et, comme M. Malone l'a demandé dans son amendement précédent, effectuer des études et enquêtes spéciales. Cependant, l'amendement de M. Malone, dont nous discutons maintenant, confierait au bureau, en plus du pouvoir de procéder à des enquêtes ou études spéciales, celui de tenir des audiences publiques, ce qui est un pouvoir beaucoup plus grand. Ceux qui ont critiqué le premier amendement en disant que nous risquions d'empiéter sur le domaine des autorités en matière de réglementation, feraient certainement les mêmes critiques maintenant parce qu'il y a une différence considérable entre une étude ou une enquête spéciale et une enquête publique en bonne et due forme.

J'aimerais qu'on en débâte davantage, mais personnellement, cet amendement me déplait parce sa portée est bien plus grande que ce que nous avions prévu et dont nous discutons lorsque nous avons appuyé l'amendement précédent de M. Malone. Cependant, je garde l'esprit ouvert, et j'aimerais savoir ce que d'autres en pensent. Je crains que l'adoption d'un tel amendement ne crée des zones grises.

**Mme Martin:** Je suis d'accord avec M. Tobin.

**Le président:** Je dois dire, monsieur Tobin, que je trouve vos observations très pertinentes.

**Mme Martin:** Je n'aurais jamais cru que j'en arriverais un jour à dire cela.

**Le président:** Eh bien, je trouve toujours ces observations stimulantes, ce qui peut pas être parfois positif, parfois négatif. Dans le cas qui nous intéresse, ces remarques sont extrêmement intéressantes.

**M. Tobin:** J'ai posé à la Chambre la semaine dernière une question qui vous a amené à essayer de poser une question supplémentaire.

**Le président:** Eh bien, laissons cela de côté.

[Text]

**Mr. Angus:** It got more publicity than you did.

**The Chairman:** Anyway, I think the minister said it well.

Repeating the discussion of this morning, we were on an area of grey in the sense of even the admissibility of the amendment, but I still think, for the same reasons, this amendment is admissible. But it certainly goes from the special studies into the power of the board to have a special inquiry on these matters.

**Mr. Malone, Mr. Tobin** put it well, so you put it equally well and let us call the question.

**Mr. Malone:** No, I think we will do it the other way, **Mr. Chairman.** I will put it equally well and then you will not have to call the question.

**Mr. Tobin** puts an interpretation to the amendment that I had not intended, and I see some wisdom in what he is saying. I was simply trying to strengthen the position I had taken in clause 7. I recognize that it is the case that this could very well lead us into a board whose activities might be other than the principal intent of this committee, and because clause 7 is now accepted as amended there can be an argument for trying to strengthen it as we proceed. I think the board has enough authority in clause 7 without my having to insist on this amendment, and I have a funny feeling that no matter how much I might insist it would fall through the trapdoor anyway. So I think I will do the ordinary thing and ask you to move to another clause, **Mr. Chairman.**

• 1635

**The Chairman:** Thank you, **Mr. Malone,** for helping the Chair. I thought **Mr. Tobin** assessed it correctly, but the more I listen to it I wonder whether I should have even admitted it. Anyway, we do not have to worry about that. You have withdrawn it.

Clauses 21 and 22 agreed to

On clause 23—*Notification by Board*

**Mr. Keyes:** **Mr. Chairman,** I move that immediately after line 22 on page 21 the following be added, "(c) notify the investigated carrier of the investigation".

I suppose it is somewhat of a housecleaning matter, but if you are going to notify the Minister of Transport or any other ministers concerned, the carrier should also be notified that they will be investigated, in light of the fact that the carrier is one of the most important contributors to the overall mandate of the board, that being the safety purposes of the investigation.

[Translation]

**M. Angus:** Cela ne vous a pas valu autant de publicité.

**Le président:** De toute façon, je crois que le ministre l'a bien dit.

Pour reprendre la discussion de ce matin, il s'agissait d'une zone grise dans la mesure où l'on s'interrogeait sur la recevabilité même de l'amendement, mais je demeure convaincu, pour les mêmes raisons, que cet amendement est recevable. Toutefois, il confère certainement au Bureau non seulement le pouvoir d'effectuer des études spéciales, mais aussi des enquêtes spéciales sur ces questions.

**Monsieur Malone, M. Tobin** a bien fait valoir ses réserves, et vous avez tout aussi bien fait valoir votre propre point de vue. Mettons la question aux voix.

**M. Malone:** Non, je crois que nous procéderons de façon inverse, monsieur le président. Je vais m'expliquer tout aussi bien, et vous n'aurez plus besoin de mettre la question aux voix.

**M. Tobin** donne à mon amendement une interprétation que je n'avais pas prévue, et ce qu'il dit n'est pas faux. J'essayais simplement de consolider la position que j'avais adoptée à l'égard de l'article 7. Je reconnais qu'il se pourrait effectivement que le Bureau poursuive des activités autres que celles qu'envisage le comité, et, vu que l'article 7 amendé est maintenant adopté, nous pourrions avoir de bonnes raisons de vouloir le renforcer plus tard au cours de notre discussion. Je crois que l'article 7 confère suffisamment de pouvoir au Bureau pour que je ne sois pas obligé d'insister davantage sur cet amendement. J'ai d'ailleurs vaguement l'impression que peu importe que j'insiste ou non, il n'a de toute façon aucune chance d'être retenu. Je vous demanderais donc de faire comme d'habitude et de passer à l'autre article, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Malone, de faciliter ainsi la tâche à la présidence. Je crois que **M. Tobin** avait bien évalué la situation, mais plus j'écoute ce qu'on en dit, plus je me demande si j'aurais même dû déclarer cet amendement recevable. Mais peu importe. Vous l'avez rejeté.

Les articles 21 et 22 sont adoptés

Article 23—*Avis par le Bureau*

**M. Keyes:** Monsieur le président, je propose de retrancher la ligne 15, page 21, et de la remplacer par ce qui suit: «dre et de l'étendue de celles-ci. Il avise en outre le transporteur visé par l'enquête».

Je suppose qu'on veut ici faire place nette, mais si vous avisez le ministre des Transports ou tout autre ministre intéressé, il faudrait le faire également dans le cas du transporteur visé par l'enquête, compte tenu du fait que celui-ci est l'un de ceux qui contribuent le plus à la bonne exécution du mandat du Bureau, qui est de favoriser les objectifs de sécurité que l'enquête cherche à atteindre.



[Texte]

**Mrs. Martin:** The purpose of this particular clause is to ensure co-ordination between the Minister of Transport, who also might be starting an investigation, and the board and other departments that have a direct interest. It would be understandable that the carrier would automatically be notified, because he would be the subject of the investigation.

**Mr. Keyes:** There is no difficulty including it then?

**Mrs. Martin:** I do not see the need to have it within the bill, because the purpose of that clause is for co-ordination between the board and the ministry.

**The Chairman:** Believe it or not, I have even more of a problem, Madam Minister. What is an investigated carrier?

**Mrs. Martin:** Exactly.

**The Chairman:** Unless you are going to get into that definition, it is vague and uncertain.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, to clear up any misunderstanding, it could read "to notify the carrier under investigation of the investigation".

**The Chairman:** Let us not waste any time with that. You can put so many things in the bill. It is hard enough to do it succinctly and try to make sense and stay out of the courts. With respect, I think if we are going to get into that convoluted we are really going to clutter up a bill. It certainly would not be admissible the way it is.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I wanted to add that I do not think it would be fair to have a requirement to notify the carrier to be investigated without notifying the employee representatives who are also involved.

**The Chairman:** I do not accept the amendment, and you have not put forward the convoluted change. Therefore, we proceed.

**Mr. Tobin:** You never argue with the Chair.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I move that clause 23 of Bill C-2 be amended by striking out lines 28 to 35 on page 21.

What that does is wipe out paragraphs 23.(2)(a) and (b) and leaves paragraphs 23.(2)(c) and (d). So it leaves:

(2) Subject to any conditions that the Board may impose, a person may attend as an observer at an investigation of a transportation occurrence conducted by the Board, if the person

(c) has observer status or is an accredited representative or an adviser to an accredited representative, pursuant to an international agreement or convention relating to transportation to which Canada is a party; or

[Traduction]

**Mme Martin:** Cet article vise à assurer une certaine coordination entre le ministre des Transports qui pourrait être en principe celui qui demande l'enquête, le Bureau et les autres ministères qui ont un intérêt direct dans l'affaire. On pourrait comprendre que le transporteur puisse être automatiquement avisé, vu que c'est sur lui que porte l'enquête.

**M. Keyes:** Pourquoi ne pas l'inclure alors?

**Mme Martin:** Je ne vois pas la nécessité de mentionner cela dans le projet de loi, car il vise principalement à assurer une certaine coordination entre le Bureau et le ministre.

**Le président:** Croyez-le ou non, il y a un problème encore plus aigu, madame la ministre. Qu'entend-on par transporteur visé par l'enquête?

**Mme Martin:** Exactement.

**Le président:** À moins qu'on n'en précise le sens, cette expression est vague.

**M. Keyes:** Monsieur le président, pour dissiper toute ambiguïté, on pourrait dire «il avise en outre le transporteur de l'enquête dont il fait l'objet.»

**Le président:** Ne perdons pas plus de temps avec cela. On pourrait ajouter tellement d'éléments dans le projet de loi. Il est déjà assez difficile de le rendre succinct, d'essayer de le rendre logique et inattaquable par les tribunaux. Sauf votre respect, je crois que si nous continuons ainsi, nous ne ferons qu'encombrer le projet de loi. Cette formulation serait certainement irrecevable.

**M. Angus:** Monsieur le président, je voulais simplement ajouter que je ne crois pas qu'il serait juste d'exiger qu'on avise le transporteur visé par l'enquête si l'on n'avise pas aussi les représentants de l'employé qui sont également concernés.

**Le président:** Je ne considère pas l'amendement recevable, et vous n'avez pas proposé de modifications valables. Par conséquent, nous poursuivons.

**M. Tobin:** Il ne faut jamais argumenter avec la présidence.

**Le président:** Vous avez raison.

**M. Angus:** Monsieur le président, je propose que l'article 23 du projet de loi C-2 soit modifié par suppression des lignes 20 à 26, page 21.

Cet amendement vise à supprimer les alinéas 23.(2) a) et b) et à conserver les alinéas 23.c) et d). On aura donc:

(2) Sous réserve des conditions fixées par le Bureau, peut suivre à titre d'observateur l'enquête menée par celui-ci sur un accident de transport toute personne:

c) possédant déjà, aux termes d'une convention ou d'un accord internationaux relatifs aux transports et auxquels le Canada est partie, le statut d'observateur ou qui est un représentant accrédité ou le conseiller de celui-ci:

[Text]

(d) is invited by the Board to attend as an observer because, in the opinion of the Board, the person has a direct interest

We are deleting the Minister of Transport—

**The Chairman:** To be an observer as a matter of right.

**Mr. Angus:** Yes.

• 1640

**The Chairman:** But the minister could be invited by the board.

**Mr. Angus:** That is right.

**The Chairman:** That is a clear issue. Madam Minister, do you want to make a comment?

**Mrs. Martin:** I am sure if Mr. Angus were the Minister of Transport he would not want that clause—

**Mr. Angus:** Yes, I would—

**Mrs. Martin:** Come on now, you know better than that.

**Mr. Angus:** I would appeal to the board for that.

**The Chairman:** The Minister of Transport is responsible for transportation and safety.

**Mrs. Martin:** And with that responsibility comes the requirement to have an observer.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, we have made the statement in this committee on numerous occasions that part of the purpose of this legislation was to enhance public confidence in accident investigation. I cannot perceive of a serious accident in any mode of transportation happening, and the person who writes the regulations for the movement of transportation has to depend upon an invitation of the investigation board—

**An hon. member:** Hear, hear!

**Mr. Malone:** —in order to be there.

Amendment negatived

**The Chairman:** There are two more amendments to clause 23. Mr. Fontana, you are moving one. What is your definition of direct interest?

**Mr. Fontana:** That is clear. I am sure it is clear to the chairman what direct interest is.

**The Chairman:** The courts have had an interesting time with that clause. Perhaps you could formally put the amendment.

**Mr. Fontana:** Yes. I move that clause 23 be amended by striking out lines 43 and 44, on page 21, and substitute the following therefor:

observer because the person has a direct interest in

“In the opinion of the Board” still continues, so we are just inserting that part in there.

[Translation]

d) invitée par le Bureau au motif qu'elle est, de l'avis de celui-ci, directement intéressée. . .

Nous faisons disparaître la référence au ministre des Transports. . .

**Le président:** Vous ne voulez pas qu'il soit un observateur de plein droit.

**M. Angus:** Exactement.

**Le président:** Mais le ministre pourrait être invité par le Bureau.

**M. Angus:** Exactement.

**Le président:** La question est claire. Madame la ministre, voulez-vous formuler une observation?

**Mme Martin:** Je suis sûre que si M. Angus était le ministre des Transports, il ne voudrait pas de cet article. . .

**M. Angus:** Certainement, j'en voudrais.

**Mme Martin:** Voyons, vous le savez bien.

**M. Angus:** J'en appellerais au Bureau pour cela.

**Le président:** Le ministre des Transports s'occupe des transports et de la sécurité.

**Mme Martin:** Et de cette responsabilité découle l'exigence d'avoir un observateur.

**M. Malone:** Monsieur le président, nous avons déjà signalé à maintes reprises au cours des délibérations de notre comité que cette loi visait en partie à susciter la confiance du public dans les enquêtes sur les accidents. Je conçois mal que, lorsque survient un accident grave dans un mode de transport quelconque, la personne qui rédige les règlements régissant la circulation soit obligée d'attendre l'invitation du Bureau. . .

**Des voix:** Bravo!

**M. Malone:** . . . pour y assister.

L'amendement est rejeté

**Le président:** Il y a également deux autres amendements à l'article 23. Monsieur Fontana, vous en avez proposé un. Qu'entendez-vous par «directement intéressée»?

**M. Fontana:** C'est clair. Je suis sûr que le président sait ce qu'est un intérêt direct.

**Le président:** Les tribunaux raffolent de ce genre d'article. Peut-être pourriez-vous officiellement proposer l'amendement.

**M. Fontana:** Vous avez raison. Je propose que l'article 23 soit modifié en retranchant la ligne 34, page 21, et en la remplaçant par ce qui suit:

«est directement inté—»

«De l'avis de celui-ci» est toujours là; nous ne faisons qu'insérer quelques mots.



[Texte]

**Some hon. members:** No, no. He is taking out.

**The Chairman:** You are taking out. You are removing "in the opinion".

**Mr. Malone:** Just a technical point, Mr. Chairman, but I would submit the amendment requires the article "the" following the word "in" so that it would read "the observer because the person has direct interest in the Board".

**Mr. Fontana:** The intent of the amendment is to remove "in the opinion of the Board", and I think if in fact a person has a direct interest, it must be clear. What you are leaving is a discretionary power to the board to be able to determine whether or not it is a direct interest. So why have those words "in the opinion of the Board" when in fact one can determine whether or not there is a direct interest?

**The Chairman:** Who makes the determination?

**Mr. Fontana:** The board. According to the clause, it says "in the opinion of the Board"—

**The Chairman:** And someone has to make that determination because it is not clear who has—

**Mr. Fontana:** It is discretionary, which essentially means the board can decide whether or not any person has a direct interest.

**The Chairman:** But you are taking out those words "in the opinion of the Board".

• 1645

**Mr. Fontana:** That is right. So it is clear that if there is a direct interest, there is no discretion by the board whether or not they would be invited as a party.

**Mr. Atkinson:** It would be subject to court challenges. There is no definition of direct interest. It is there in the opinion of the board in order to have them define it. You are going to run into all sorts of difficulties.

**Mr. Angus:** I agree with that. Perhaps my Liberal colleagues might want to consider withdrawing it and coming again with a full definition when it gets to report stage.

**Mr. Fontana:** All right, I will do that.

Amendment withdrawn

**Mr. Keyes:** In evaluating the amendment on page 39, I would like to withdraw.

Clause 23 agreed to

On clause 24—*Report made public*

**Mr. Angus:** I move that clause 24 of Bill C-2 be amended by striking out lines 13 to 41 on page 22.

The intention of this is to eliminate the whole draft report provision. I do not think we have to get into a prolonged debate. We have heard testimony about it; we

[Traduction]

**Des voix:** Non, non. Il en enlève.

**Le président:** Vous en enlevez. Vous supprimez «de l'avis».

**M. Malone:** Juste un petit point technique, monsieur le président. Je présume qu'il faudrait que l'amendement comporte l'article «the» après le mot «in», dans la version anglaise, qui serait libellée ainsi: «the observer because the person has direct interest in the Board».

**M. Fontana:** L'amendement vise à supprimer «de l'avis de celui-ci», et je crois que, si effectivement une personne est directement intéressée, on doit le dire clairement. Les textes que vous conservez attribuent un pouvoir discrétionnaire au Bureau en lui permettant de déterminer si oui ou non il y a un intérêt direct. Pourquoi mentionner alors «de l'avis de celui-ci» car, en réalité, on peut établir si oui ou non il y a un intérêt direct?

**Le président:** Qui l'établit?

**M. Fontana:** Le Bureau. L'article mentionne: «de l'avis de celui-ci». . .

**Le président:** Et il faut que quelqu'un établisse l'intérêt direct, car on ne sait pas trop qui a. . .

**M. Fontana:** Le jugement est discrétionnaire; essentiellement, cela veut dire que le Bureau peut décider si oui ou non une personne est directement intéressée.

**Le président:** Mais vous supprimez «de l'avis de celui-ci».

**M. Fontana:** C'est juste. Il est donc clair que, s'il y a un intérêt direct, le Bureau n'exerce pas de pouvoir discrétionnaire lorsqu'il s'agit de décider si une personne serait invité ou non à titre de partie.

**M. Atkinson:** Cela ferait l'objet d'une contestation judiciaire. La notion d'intérêt direct n'est pas définie. Ce terme a été utilisé pour que le Bureau le définisse. Vous allez vous heurter à toutes sortes de difficultés.

**M. Angus:** Je partage cet avis. Mon collègue libéral envisagera peut-être de retirer l'amendement et de le présenter de nouveau, avec une définition complète, à l'étape du rapport.

**M. Fontana:** Très bien, c'est ce que je vais faire.

L'amendement est retiré

**M. Keyes:** À la réflexion, j'aimerais retirer l'amendement qui figure à la page 39.

L'article 23 est adopté

Article 24—*Publication du rapport*

**M. Angus:** Je propose que l'article 24 du projet de loi C-2 soit modifié par suppression des lignes 11 à 34, page 22.

L'objet de cet amendement est d'éliminer toutes les dispositions sur le projet de rapport. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en débattre très longtemps. Nous avons

[Text]

have heard the differences of opinion. I am putting it here so we can make a conscious decision, one way or the other, whether we wish to retain the draft report provision or whether we want to eliminate it.

**Mrs. Martin:** It is the government's position that a draft report is essential to the operation of the board and we would not see it withdrawn.

Amendment negated

**Mr. Pronovost:** I move that the English version of clause 24 of Bill C-2 be amended by striking out line 16 on page 22 and substituting the following:

on its findings and any safety deficiencies

It is a typographical error.

Amendment agreed to

**Mr. Pronovost:** I move that clause 24 of Bill C-2 be amended by striking out lines 17 and 18 on page 22 and substituting the following:

that it has identified to each Minister and other

Je pense, monsieur le président, que le ministre des Transports recevra, à ce moment-là, une ébauche de rapport au même titre que d'autres ministres ou d'autres personnes qui ont un intérêt direct et je pense que c'est la raison pour laquelle on propose cet amendement à ce chapitre.

**Mr. Tobin:** We understand the reason for this because we had a discussion about it. In fact, the minister undertook this amendment and is here and we thank her. But "and other" what? With the amendment, how will it now read? It has identified to each Minister and any "other". It says "and other"; it does not say "any".

**Mr. Pronovost:** We mean both ministers.

**Mr. Tobin:** No, no. Do you understand my question? How does it now read? It does not work, Mr. Chairman.

**Mrs. Martin:** It says:

To each Minister and other person who in the opinion of the Board has a direct interest in the findings. . .

**The Pronovost:** It is to move the board's requirement to send a draft report to the Minister of Transport—

**Mr. Tobin:** We understand the reason for it. But, just to be clear, it should say "and any other person". The word "any" should go in. It should read "and any other person". Do you agree?

• 1650

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I think we have clarified the wording, but based on what we have done before

[Translation]

entendu des témoignages à ce sujet et constaté des divergences d'opinion. Je soulève la question ici pour que nous puissions décider si nous voulons soit conserver la disposition sur le projet de rapport, soit l'éliminer.

**Mme Martin:** Selon la position adoptée par le gouvernement, le projet de rapport est indispensable au fonctionnement du Bureau, et nous ne voulons pas que cette disposition soit supprimée.

L'amendement est rejeté

**M. Pronovost:** Je propose que l'article 24 de la version anglaise du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, à la ligne 16, page 22, de ce qui suit:

on its findings and any safety deficiencies.

Il s'agit d'une faute typographique.

L'amendement est adopté

**M. Pronovost:** Je propose que l'article 24 du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, aux lignes 14 et 15, page 22, de ce qui suit:

sécurité, à titre confidentiel, à tout ministre ou toute autre

I think, Mr. Chairman, that the Minister of Transport will then receive a draft report in the same way as other ministers or other persons who have a direct interest; I think this is why this amendment is proposed.

**M. Tobin:** La raison nous est connue parce que nous en avons discuté. En fait, c'est la ministre qui est à l'origine de cet amendement; elle est ici, et nous l'en remercions. Mais dites-nous plutôt *and other* quoi? Comment se lira le paragraphe de la version anglaise, une fois l'amendement inséré? *It has identified to each Minister and any «other»*. On dit *and other*; on ne dit pas *any*.

**M. Pronovost:** Nous parlons des deux ministres.

**M. Tobin:** Non, non; comprenez-vous ma question? Comment se lit maintenant la disposition? Cela ne va pas, monsieur le président.

**Mme Martin:** La disposition se lit en anglais comme suit:

To each Minister and other person who in the opinion of the Board has a direct interest in the findings. . .

**M. Pronovost:** C'est pour supprimer la nécessité pour le Bureau d'adresser un projet de rapport au ministre des Transports. . .

**M. Tobin:** Nous en comprenons les motifs; mais, par souci de clarté, on devrait écrire *and any other person*. Le mot *any* devrait y figurer. On devrait lire *and any other person*. Êtes-vous d'accord?

**M. Angus:** Monsieur le président, je crois que nous avons clarifié le libellé, mais, d'après ce que nous avons



[*Texte*]

where we have, I think, defined the minister in the bill as the President of the Privy Council, when we now use the term "each minister"—

**Mrs. Martin:** There may be more than one who has an interest.

**Mr. Angus:** I realize that, but unless it is dealt with elsewhere that "each minister" could in fact be determined to be every minister of the Crown.

**Mrs. Martin:** It is in the opinion of the board, though.

**The Chairman:** This is really to conform with some of the evidence that we had. I guess the government, Mr. Pronovost, agrees to the insertion of "any". The amendment reads "it has identified each minister and any other" in those lines.

**Mr. Pronovost:** It is going to work in French.

Amendment agreed to

**Mr. Angus:** I move that subclause 24.(4) of Bill C-2 be amended by adding immediately after line 30 on page 22 the following:

Representations made with respect to the draft report under subclause 24.(2) and recommendations made in the draft report but not included in the public report shall be appended to the public report.

Again, this is another one that is self-explanatory. Mr. Chairman, we heard testimony about this. If we could not eliminate the draft report, we felt that in order to protect the neutrality of the board there had to be some methodology of ensuring that any changes made were identified in the final report so that nobody could even suggest the board was taking direction from whomever, whether it be a minister, or a transportation company, or union, or aggrieved parties.

**The Chairman:** It is clear. You have explained it well. This is for the draft to have all the reasons that all the representations were made or why they were not considered, or what happened to them.

**Mr. Atkinson:** I know what Mr. Angus is getting at. We heard some evidence about how forthcoming the report would be at this particular stage and how forthcoming the representations would be. I think we had direct evidence on that. I think it was from the CALPA and someone else who indicated they would not be as forthcoming. I know what you are getting at in terms of opening up to the public, but safety is the main concern and I think we have to look at it.

[*Traduction*]

fait précédemment—je crois bien que nous avons défini dans le projet de loi le ministre comme étant le président du Conseil privé—lorsque nous disons maintenant «tout ministre». . .

**Mme Martin:** Il peut y en avoir plusieurs qui sont directement intéressés.

**M. Angus:** Je suis conscient de ce fait, mais, à moins que le sens ne soit précisé ailleurs, on pourrait interpréter ce «tout ministre» comme étant n'importe quel ministre.

**Mme Martin:** C'est selon ce qu'estime le Bureau cependant.

**Le président:** Ce que nous cherchons vraiment à faire, c'est de nous conformer à certains des témoignages que nous avons entendus. Je suppose, monsieur Pronovost, que le gouvernement accepterait l'ajout du terme *any* dans le texte anglais de l'amendement, qui dirait donc *it has identified each minister and any other* aux lignes citées.

**M. Pronovost:** Cela ne posera pas de difficulté en français.

L'amendement est adopté

**M. Angus:** Je propose que le paragraphe 24.(4) du projet de loi C-2 soit modifié par l'ajout, à la suite de la ligne 31, page 22, de ce qui suit:

Les observations présentées sur le projet de rapport en vertu du paragraphe (2) et les recommandations contenues dans le projet de rapport mais non dans le rapport public sont annexées au rapport public

Il s'agit d'un autre amendement qui se passe d'explication. Monsieur le président, nous avons entendu des témoignages à ce sujet. Nous avons estimé que, afin de garantir l'impartialité du Bureau, s'il nous était impossible d'éliminer la nécessité de présenter le projet de rapport, il faudrait prévoir des mécanismes garantissant que tous les changements soient indiqués dans le rapport définitif, pour que personne ne puisse même insinuer que le Bureau a pu prendre des ordres de quiconque, que ce soit d'un ministre, d'une société de transport, d'un syndicat ou de parties lésées.

**Le président:** Très bien, vos explications sont claires. C'est pour que le projet de rapport comporte toutes les raisons pour lesquelles toutes les observations présentées l'ont été ou les raisons pour lesquelles elles n'ont pas été étudiées ou ce qu'il en est advenu.

**M. Atkinson:** Je vois où M. Angus veut en venir. Des témoins se sont interrogés sur le caractère ouvert qu'aurait le rapport à cette étape et se sont demandés dans quelle mesure les observations seraient directes. Je crois que nous avons eu des témoignages sur ce point précis. C'était l'ACPL et quelqu'un d'autre, je crois, qui faisaient observer qu'ils ne seraient pas aussi directs. Je vois où vous voulez en venir en ce qui a trait à l'information du public, mais la sécurité est une considération primordiale, et je crois qu'il ne faut pas la perdre de vue.

[Text]

A representative of the airline industry said he had struggled with the matter himself and had felt it should be kept the way it was at the current time, and that the system was working. The only people who did not feel it was working were people who were not directly involved in the system at the present time, such as the Consumers Association of Canada and so on. I know what they are getting at, but on the basis of the evidence I think I would be against the amendment. But we would like to give Mr. Benjamin a gain on the point.

• 1655

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the railway brotherhoods and other unions said they do not even want to get a copy of the draft report. But the point I was making with all the witnesses we heard from, or most of them, about the board not only being independent but being seen to be independent... in other words, the representations made on the draft report and any action the board may or may not take on those representations should be included in their final report, if for no other reason than the protection of the board itself. If a company or a union or a representative of an interested party decided to make representations that were nothing more than attempts to coerce or intimidate the board, surely that should be in the final report when it is published. But what is more important is that legitimate representations and comments made on the draft report, I do not know why anyone would not want that to be made public. Any persons making reasonable representation, and comment and request made on the board about its draft report, it would seem to me would welcome their representations being included in the final report when it is published. Surely this is fundamental to the whole principle of this board, the whole reason for its existence.

**The Chairman:** There is a fundamental principle in law that the longer the judgment, the easier it is to appeal. I certainly can see a board that not only has to assess the facts and make recommendations but then has another chapter on why it did not consider A, B, C, X, Y, Z, those X, Y, Z, A, B, C's may open it up for all sorts of things. But that—

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the amendment does not say that. All the amendment says is that the representations will be appended. What action, if any, taken by the board on those representations is not put in there? By the way, Mr. Burnett would really like that, as well as the consumers and the unions.

**Mr. Malone:** I disapprove of the amendment. We amended it a few short moments ago to say any other persons with direct interest would be receiving copies of the draft report. It seems to me the concerns that are being expressed have the opportunity to be acted on by any other persons who have a direct interest. But if we were to find that what might even be editorial changes—

[Translation]

Un représentant de l'aviation commerciale signalait d'ailleurs qu'il avait lui-même été aux prises avec cette question et qu'il avait opté pour le statu quo pour le moment, puisque le système en place fonctionnait. Les seules personnes qui ne partageaient pas cet avis étaient des personnes qui n'utilisaient pas directement le système, comme l'Association des consommateurs du Canada, par exemple. Je sais où elles veulent en venir mais, en me fondant sur les témoignages entendus, je crois que je m'opposerai à l'amendement. Mais nous voudrions que M. Benjamin ait raison sur ce point.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, les syndicats de cheminots et d'autres syndicats ont dit qu'ils ne tenaient même pas à avoir un exemplaire du rapport provisoire. Mais le point que j'ai défendu auprès de tous les témoins, du moins auprès de la plupart, était que le bureau ne devait pas seulement être indépendant mais qu'il devait être perçu comme tel... Autrement dit, les observations faites au sujet du rapport provisoire et toute mesure que le bureau pourrait prendre ou ne pas prendre à cet égard devraient figurer dans le rapport final, ne serait-ce que pour assurer la protection du Bureau lui-même. Si une entreprise ou un syndicat ou un représentant d'une autre partie intéressée décidait de faire des démarches qui ne seraient en définitive qu'une tentative de forcer ou d'intimider le Bureau, il devrait sûrement en être question dans le rapport final. Je me demande bien pourquoi quelqu'un s'opposerait à ce que des observations et des commentaires légitimes au sujet du rapport provisoire ne soient pas rendus publics. À mon avis, toute personne qui aurait quelque chose à dire au sujet du rapport provisoire du Bureau, accepterait volontiers que l'objet de ses démarches figure dans le rapport final rendu public. Assurément, c'est essentiel pour le principe même de cet organisme, la raison même de son existence.

**Le président:** C'est un principe juridique fondamental que plus la décision est longue, plus il est facile de faire appel. J'imagine facilement un bureau qui non seulement jugerait les faits et ferait des recommandations, mais ajouterait un autre chapitre précisant pourquoi il n'a pas examiné telle ou telle circonstance et cela pourrait donner lieu à toutes sortes de considérations. Mais que...

**M. Benjamin:** Monsieur le président, ce n'est pas ce que dit l'amendement. Tout ce que l'amendement dit est que les observations figureront en annexe. Quelle mesure, quelle qu'elle soit, prise par le bureau à la suite de ces observations, n'y figure pas? Soit dit en passant, M. Burnett en serait ravi, de même que les usagers et les syndicats.

**M. Malone:** Je n'approuve pas cet amendement. Nous venons tout juste de présenter un amendement pour indiquer que toute personne directement intéressée recevra un exemplaire du rapport provisoire. Il me semble que les préoccupations qui seront exprimées pourront être ainsi portées à la connaissance de toute personne directement intéressée. Mais si on en venait à



[Texte]

and for good reasons, but editorial changes that would come to a board's draft report—were appended to the end of it, and you started down that road, it could lead you to judgment upon judgment of the technical people who made the methodology kinds of questions that led to the board's decision. It seems to me what you are looking for is a report, and the report is the report. If at the end of the report there is something that so aggrieves somebody, your special-interest people around have copies of the draft and then can raise it. But in the name of public confidence, what the public wants is not the method of how we got a report. It wants the report. And it is the report—

**Mr. Benjamin:** Exactly. That is my point.

**Mr. Malone:** But you are asking for the report plus all the history.

**Mr. Benjamin:** No.

**Mr. Malone:** Yes, you are, because you are asking for the draft reports and the changes in the wording. Then why not go back to all of the methodologies and the reasons that led to it?

**Mr. Benjamin:** No.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to indicate that I think all members would have a degree of appreciation of the point Mr. Angus is trying to raise, and it is that in between the sending of a draft report and the publication of a final report. . . because there is this concept of draft report. For example, the witness from AMTRAC in Toronto was entirely opposed to the notion of any draft report being sent to anybody. This individual wanted to ensure that public confidence in the process could be maintained, because nobody would have a chance to get a draft report to fiddle or possibly change—at least the perception of a change.

• 1700

I wonder, Mr. Chairman, whether the principle Mr. Angus is trying to promote could be promoted, and yet the concerns raised by Mr. Malone and others could be answered. Would Mr. Angus be prepared to consider moving his amendment so it refers just to the lines starting in line 3 of the amendment, "recommendations made in the draft report but not included in the public report shall be be appended to the public report"?

That way, to the extent that recommendations were made in the draft report by interested parties who, in the opinion of the board, should get a draft report, and were changed—not all of the rationale and all the representations, as it could be quite a big volume—we would know what substantive changes, if any, were made to the conclusions or to the recommendations of that report, and it would be appended. You would then not be talking about a huge big document with thousands of pages of representations, but rather a straight reference in the final report to what changes were made.

[Traduction]

tenir compte de ce qui serait des changements de forme—qui auraient leur raison d'être, mais des changements de forme à un rapport provisoire—qui figureraient en annexe à ce dernier, si on en venait là, cela nous mènerait à des décisions en série des experts dont les interventions ont abouti à la conclusion du bureau. Sauf erreur, c'est un rapport que vous voulez, et le rapport, il est là. S'il se trouve quelque chose dans le rapport qui lèse quelqu'un en particulier, les personnes intéressées auront un exemplaire de l'ébauche du rapport et pourront soulever la question. Mais, pour rassurer le public, ce qu'il faut connaître ce n'est pas les modalités de la préparation du rapport. Le public veut un rapport. Et c'est le rapport. . .

**M. Benjamin:** C'est ce que je pense.

**M. Malone:** Mais vous demandez un rapport exposant toutes les circonstances.

**M. Benjamin:** Non.

**M. Malone:** Si, parce que vous réclamez des rapports provisoires et les changements de forme. Dans ce cas, pourquoi ne pas reprendre toutes les méthodes et les raisons qui ont conduit au rapport?

**M. Benjamin:** Non.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je crois que tous les députés comprendraient mieux le point de vue que M. Angus veut faire valoir, c'est-à-dire qu'entre l'envoi d'un rapport provisoire et la publication du rapport définitif. . . puisque l'on a prévu cette étape du rapport provisoire. Par exemple, le représentant de AMTRAC à Toronto était tout à fait contre l'idée d'envoyer le projet de rapport à qui ce soit. Ce témoin voulait ainsi que le public ait entièrement confiance dans le processus, puisque personne n'aurait l'occasion d'obtenir le projet de rapport pour le traficoter ou peut-être le modifier—du moins c'est l'impression que l'on pourrait avoir.

Monsieur le président, je me demande s'il est possible de défendre le point de vue que M. Angus veut faire valoir, tout en répondant aux préoccupations exprimées par M. Malone et par d'autres. M. Angus serait-il disposé à voir son amendement amputé des deux premières lignes, ce qui donnerait: «les recommandations contenues dans le projet de rapport mais non dans le rapport public, sont annexées au rapport public»?

Ainsi, dans la mesure où les recommandations faites par les parties intéressées qui, de l'avis du Bureau, devaient obtenir un exemplaire du projet de rapport, ont été modifiées—sans exposer toutes les raisons ni présenter toutes les observations, ce qui pourrait constituer un gros volume—nous saurions quels changements importants auraient été apportés le cas échéant aux conclusions ou aux recommandations du rapport puisqu'ils seraient annexés à ce dernier. Ainsi il ne serait pas nécessaire de publier un gros ouvrage contenant des milliers de pages d'observations, mais plutôt une simple mention dans le rapport final que des changements ont été apportés.

[Text]

**Mrs. Martin:** Mr. Chairman, the one problem would be that the draft report contains no recommendations. The whole purpose of the draft report is to obtain statements for the correction of facts in the draft report, so you are not changing recommendations because you have not made any.

**Mr. Tobin:** There were no conclusions in the draft report?

**The Chairman:** No. It is a good point. I was glad someone made it.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I think we are probably suffering the hour. I would respectfully like to request that the committee give me permission to withdraw this particular motion, and I will give notice that I will bring one in at the report stage that is worded differently to reflect what I am hearing around the table. This one could be interpreted as saying that the copy of the letter from company X would be appended to the report, and that was not my intention. What I really was looking for was, for example: company X suggested that evidence on page 3 was not as it was laid out; the board having checked, confirms the evidence was... and leave it at that, not a full-blown chapter and verse of the battle between the board and the company.

Certainly any recipients of the draft report are going to know what the changes are. For the sake of the board I would have the board indicate they had representations and that changes had been made, rather than a third party, because that sheds a bad light on the board and would suggest they were hiding something and it took, not a leak, but somebody else to make the matter public. I would rather keep the board pure.

If I have permission I will withdraw the motion and deal with it in the House.

**Some hon. members:** Agreed.

Amendment withdrawn

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I have one point of information that may be helpful. It is my understanding there is nothing in this bill that prevents the publication of a minority report. Is that correct?

**The Chairman:** I do not see it in words.

**Mr. Tobin:** Therefore, to the extent there is a major disagreement, there is the ability on the part of minority board members to publish a minority report. Presumably, as part of publishing it, they would give their reasons.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Angus:** Unless the by-laws and the policies established by the board make a decision with regard to minority reports—pardon me, what am I saying here?

[Translation]

**Mme Martin:** Monsieur le président, le problème est que le projet de rapport ne contient pas de recommandations. L'unique raison d'être du projet de rapport est d'obtenir des observations pour rectifier des faits, de sorte que l'on ne peut modifier des recommandations parce qu'il n'y en a pas.

**M. Tobin:** Il n'y avait pas de conclusions dans le projet de rapport?

**Le président:** Non. Vous avez raison. Je suis heureux que vous l'ayez relevé.

**M. Angus:** Monsieur le président, je pense que nous commençons à être fatigués. Je vous demanderais de me donner la permission de retirer cette motion, et à l'étape du rapport je présenterai une autre motion formulée différemment de manière à tenir compte de ce que j'entends ici. La motion actuelle pourrait être interprétée comme voulant dire qu'une copie de la lettre de telle compagnie pourrait être annexée au rapport, et telle n'était pas mon intention. Mon objectif était plutôt celui-ci: une compagnie laisse entendre que les preuves énumérées à la page 3 ne sont pas ce qu'on a dit; après vérification, le Bureau confirme que les faits étaient... et la chose s'arrête là, il ne s'agit pas d'écrire un chapitre entier sur la bataille que se sont livrée le Bureau et la compagnie.

Assurément, tous ceux qui recevront le projet de rapport seront au courant du changement. Je voudrais cependant que le Bureau indique qu'il a reçu des observations et que des modifications ont été apportées, plutôt que ce soit fait par une tierce partie, car cela nuit à la réputation du Bureau et pourrait impliquer qu'il cache quelque chose et qu'il a fallu que quelqu'un intervienne pour que l'affaire soit rendue publique. Je voudrais que le Bureau reste sans taches.

Avec votre permission, je vais retirer la motion et je la représenterai à la Chambre.

**Des voix:** D'accord.

L'amendement est retiré

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'ai ici une question qui pourrait être utile. Je crois qu'aucune disposition du projet de loi n'interdit la publication d'un rapport minoritaire. Est-ce exact?

**Le président:** Ce n'est pas écrit.

**M. Tobin:** Par conséquent, s'il y avait une divergence de vues importante, des membres du Bureau pourraient présenter un rapport minoritaire. Sans doute qu'ils expliqueraient leurs motifs dans le rapport.

**Le président:** C'est vrai.

**M. Angus:** À moins que les règlements et les pratiques établies par le Bureau ne décident en ce qui concerne le rapport minoritaire—excusez-moi, que suis-je en train de dire?



[Texte]

[Traduction]

• 1705

**The Chairman:** As I said earlier, I have real problems with the draft report. I think this is fraught with peril, but we are going to have it there. I have even more problems with this compendium encyclopedia, as Mr. Malone said, of the history of all these things that happened. Instead of having a clean report of facts and recommendations and safety, we have litany of all the evidence from A to Timbuktu.

Anyway, you have withdrawn the amendment. We are now on the next paragraph and there is another amendment by the Liberals—

**Mr. Keyes:** Pages 44 and 45, but, Mr. Chairman, in the interest of consistency, co-operation, and flexibility, we withdraw both.

Clause 24 as amended agreed to

On Clause 25—*Interim report to be provided*

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, this is showing my ability to be flexible. I move that clause 25 of Bill C-2 be amended by striking out line 41 on page 23 and substituting the following:

25. (1) The Board may, on a confidential

That is changing “shall” to “may” in the bill.

**The Chairman:** Do you have any problems with that, Madam Minister?

**Mrs. Martin:** Yes.

**The Chairman:** I seem to remember we had problems with may and shall many moons ago.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, by the way of explanation, the way the act currently reads is that upon the request of the Minister of Transport the board shall issue an interim report. I want to leave that discretion with the board. Again, it is more of the arm's-length operation. It eliminates the perception of conflict of interest, etc.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, with regard to the amendment we just had, referring to each minister and to any other interested person, would there not be a consequential amendment, in order to be consistent with paragraph 25.(a)? We just amended in clause 24 the wording that was identical to these words. In order that there would seem to be no preference to the Minister of Transport, we change it to each minister and to any other person. I am assuming there would be a consequential ammendment here.

**The Chairman:** The next amendment is consequential.

**Mr. Tobin:** I would submit to Iain that his concern with changing “shall” to “may” to some extent will be eliminated by the consequential amendment which is coming.

**Le président:** Comme je l'ai dit plus tôt, le projet de rapport me cause des problèmes réels. Je crois qu'il s'agit d'une entreprise très périlleuse, mais nous devons passer par cette étape. J'ai encore plus de difficultés avec cette encyclopédie détaillée, comme l'a mentionné M. Malone, cet historique de tous les événements qui se sont produits. Plutôt que d'avoir un rapport clair contenant des faits et des recommandations en matière de sécurité, nous nous trouvons en présence d'une litanie de toutes les preuves.

De toute façon, vous avez retiré l'amendement. Nous en sommes maintenant à l'alinéa suivant et les Libéraux ont un autre amendement. . .

**M. Keyes:** Aux pages 44 et 45, mais nous retirons les deux, monsieur le président, par souci d'uniformité, de coopération et de souplesse.

L'article amendé est adopté

Article 25—*Communication du rapport provisoire*

**M. Angus:** Monsieur le président, voici une démonstration de ma souplesse. Je propose que l'article 25 du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, à la ligne 28, page 23, de ce qui suit:

25. (1) Le Bureau peut communiquer à titre

Il s'agit d'introduire l'auxiliaire «peut».

**Le président:** Cette motion présente-t-elle des problèmes, madame la ministre?

**Mme Martin:** Oui.

**Le président:** Si je me rappelle bien, cette question d'auxiliaire nous a causé des problèmes il y a de cela longtemps.

**M. Angus:** Monsieur le président, à titre d'explication, je voudrais dire que le projet de loi actuel prévoit que le Bureau produit un rapport provisoire lorsque le ministre des Transports le lui demande. Je voudrais que ce pouvoir discrétionnaire soit accordé au Bureau. Ici encore, cela donne plus d'autonomie au Bureau. Cela élimine les apparences de conflit d'intérêts, etc.

**M. Tobin:** Monsieur le président, en ce qui touche à l'amendement que nous venons tout juste d'étudier, concernant la transmission du projet de rapport à tout ministre ou toute autre personne intéressée, n'y aurait-il pas lieu d'apporter un amendement corrélatif, afin qu'il y ait uniformité avec l'alinéa 25.a)? Nous venons tout juste d'amender le passage identique figurant dans l'article 24. Afin qu'il ne semble pas que le ministre des Transports soit privilégié, nous avons changé ce passage pour «à tout ministre ou toute autre» personne. Je suppose donc qu'il faudrait adopter un amendement corrélatif ici.

**Le président:** Le prochain amendement est corrélatif.

**M. Tobin:** Je voudrais indiquer à Iain que le prochain amendement corrélatif dissipera dans une certaine mesure ses préoccupations concernant l'inclusion de l'auxiliaire «peut».

[Text]

**Mrs. Martin:** It would also mean that if you change it to "may", the peace officer or coroner investigating would not receive an interim report. That is a requirement, so—

**Mr. Tobin:** There is no preference any more for the Minister of Transport.

**Mr. Angus:** Let me pull that, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus. Is there consent to remove that amendment?

**Some hon. members:** Agreed.

Amendment withdrawn

**Mr. Atkinson:** I move that clause 25, Bill C-2, be amended by striking out lines 45 and 46 on page 23 and substituting the following:

that investigation, to any minister responsible

Amendment agreed to

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I move that clause 25 of Bill C-2 be amended by striking out line 4 on page 24 and substituting the following:

gating the transportation occurrence or to any person invited as an observer pursuant to paragraph 23(2)(d).

That basically gives the ability of an observer who has been recognized by the board the same right as a peace officer or a coroner to request an interim report.

**Mrs. Martin:** The one problem I would have with that is that a peace officer, a coroner, or a minister of the Crown has a legal responsibility, a public duty to uphold, but other interested parties do not. Observers are already there and they do not necessarily need the interim report. These would be ones that would be directed towards a fatality. It would have an effect, as far as the coroner or the peace officer is concerned, or perhaps the minister, but I think it is getting very broad when you include all other interested parties as well. It is information surrounding a fatality that is not conclusive. It is not the final report of the investigated incident, and those other interested parties do not have the public duty to have that preliminary information before they—

• 1710

**Mr. Tobin:** Just for greater clarify, Mr. Chairman, perhaps the minister could first of all indicate whether interested parties, as defined in terms of the draft report, are entitled to receive the interim report.

**Mrs. Martin:** No.

**Mr. Tobin:** I think the answer is no. According to what Mr. Angus is proposing, because interested parties more than likely in the opinion of the board would have an

[Translation]

**Mme Martin:** Si vous incluez l'auxiliaire «peut», cela signifierait aussi que l'agent de la paix ou le coroner menant l'enquête ne recevrait pas le rapport provisoire. C'est une obligation, aussi. . .

**M. Tobin:** Il n'y a plus de privilège pour le ministre des Transports.

**M. Angus:** Monsieur le président, permettez-moi de retirer cet amendement.

**Le président:** Merci, monsieur Angus. Consentez-vous au retrait de cet amendement?

**Des voix:** D'accord.

L'amendement est retiré

**M. Atkinson:** Je propose que l'article 25 du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, aux lignes 31 et 32, page 23, de ce qui suit:

présentant ces conclusions à tout ministre responsable

L'amendement est adopté

**M. Angus:** Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-2 soit modifié par substitution, à la ligne 5, page 24, de ce qui suit:

tent sur le même accident ainsi qu'aux observateurs invités en application de l'alinéa 23(2)d).

Essentiellement, il s'agit de permettre à un observateur reconnu par le Bureau de demander un rapport provisoire comme peuvent le faire les agents de la paix ou les coroners.

**Mme Martin:** Le problème que je vois avec cet amendement est qu'un agent de la paix, un coroner ou un ministre a des responsabilités légales, une fonction publique, que les autres parties intéressées n'ont pas. Les observateurs sont déjà sur place et ils n'ont pas nécessairement besoin du rapport provisoire. Ce rapport serait demandé dans les cas de perte de vie. Il serait important pour les coroners ou les agents de la paix, ou peut-être pour le ministre, mais je crois qu'il serait exagéré de le transmettre à toutes les autres parties intéressées aussi. Il s'agit de renseignements non concluants portant sur un accident mortel. Il ne s'agit pas du rapport final sur l'accident et ces autres parties intéressées, n'ayant aucune fonction publique, n'ont pas à disposer de ces renseignements préliminaires avant qu'elles. . .

**M. Tobin:** Monsieur le président, juste pour clarifier les choses, la ministre pourrait peut-être tout d'abord indiquer si les parties intéressées, telles qu'elles sont définies aux fins du projet de rapport, ont le droit de recevoir le rapport provisoire.

**Mme Martin:** Non.

**M. Tobin:** Je crois que la réponse est négative. Selon ce que M. Angus propose, étant donné qu'il est plus que probable que le Bureau sera d'avis que les parties



[Texte]

observer status, this would indirectly give interested parties a copy of the interim report. Is this correct?

**Mrs. Martin:** The amendment would.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I just wanted to make the additional point that observers are not privy to any testimony or to the direct results of a one-on-one investigation where an investigator is taking a statement from a witnesses or a series of witnesses. All the observer can basically do is watch from above as they move pieces around a train track or what-have-you and get a sense of it. He is not privy to that information.

This again would give them a copy of the report where there is a fatality and where significant progress has been made in the board's investigation. I do not think we have to worry about frivolous requests. The board would have to concern itself only with requests at a time when fatalities are involved.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon) :** I would like to ask the doctor if he would put his mind to it—we discussed this at one time.

On a written request, you are providing confidential information that was taken. I would suspect that would be medical information to a peace officer or a coroner investigating the occurrence, and that is usually a peace officer also. Are we not giving confidential medical information without authorization? I just want to make sure the minister is aware of this. We may be writing something into the legislation that will come back to cause us great concern.

**Mrs. Martin:** It was my concern, Mr. Comuzzi, that the peace officers and coroners require that information in order to continue on with their work. You are giving privileged information to interested parties and again it is not conclusive and it could be used by someone not knowledgeable in the area and in an incorrect way.

**The Chairman:** Is that what you were going to say, Dr. Wilbee?

**Mr. Wilbee:** Yes. I think the type of information that would be requested from a medical point of view would not be too relative in this situation. This would be more on the emergency scene or scene of the accident and immediately following. I think the medical confidentiality part of it would not be very significant. I would not have a problem with that.

**Mr. Tobin:** I am trying to be sure I understand the nature of the interim report. My understanding of an interim report is that, unlike the draft report or the final report, it is produced in the event that a serious safety deficiency has been noted and there is a determination on

[Traduction]

intéressées devraient avoir le statut d'observateur, cela leur donnerait indirectement accès au rapport provisoire. Est-ce exact?

**Mme Martin:** C'est exact.

**M. Angus:** Monsieur le président, je voudrais simplement ajouter que les observateurs ne sont pas tenus au courant des témoignages ou des résultats directs d'une enquête en tête-à-tête où un enquêteur recueille des déclarations d'un témoin ou d'une série de témoins. En gros, tout ce qu'un observateur peut faire, c'est regarder de loin des gens déplacer des pièces autour d'une voie ferrée ou que sais-je encore, et se faire une idée de l'ensemble du processus. Il n'est pas mis au courant de ces renseignements.

Ici encore cela lui donnerait accès au rapport lorsqu'il y a perte de vie et lorsque des progrès importants ont été faits dans l'enquête du Bureau. Je ne crois pas que nous ayons à nous inquiéter des requêtes frivoles. Le Bureau n'aurait à s'occuper que des requêtes visant des accidents où il y a perte de vie.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** J'aimerais demander au docteur de se pencher sur cette question—nous en avons déjà discuté.

A la suite d'une demande écrite, vous fournissez des renseignements confidentiels rassemblés lors de l'enquête. Je soupçonne qu'il s'agirait de renseignements médicaux transmis par un agent de la paix ou un coroner enquêtant sur un accident. Ne sommes-nous pas en train de transmettre des renseignements médicaux confidentiels sans autorisation. Je veux juste m'assurer que la ministre est consciente de cela. Il se peut que nous soyons en train d'inclure dans le projet de loi quelque chose qui nous causera plus tard de grands problèmes.

**Mme Martin:** J'estime, monsieur Comuzzi, que les agents de la paix et les coroners ont besoin de ces renseignements afin de poursuivre leur travail. Vous accordez des renseignements protégés aux parties intéressées et je rappelle qu'il s'agit de renseignements non concluants qui pourraient être utilisés par des personnes qui ne sont pas versées en la matière et d'une manière incorrecte.

**Le président:** C'est ça que vous alliez dire, docteur Wilbee?

**M. Wilbee:** Oui. Je pense que le type de renseignements qui seraient requis d'un point de vue médical ne seraient pas trop pertinents dans ces cas-là. Il s'agirait davantage de situation d'urgence ou des lieux de l'accident et de ce qui s'est passé immédiatement après. Je ne crois pas que ces renseignements comporteraient une grande part de secret médical. Je ne m'inquiétera pas à ce sujet.

**M. Tobin:** Je veux juste m'assurer que je comprends la nature du rapport provisoire. Selon moi, le rapport provisoire, contrairement aux projets de rapport ou aux rapports définitifs, est produit lorsque nous avons remarqué une sérieuse déficience sur le plan de la

[Text]

the part of the board and/or subsequently the minister or ministers of the affected departments to do something right away, between the time the deficiency is spotted and the production of a final report. In other words, they want to move right away on this while they carry on the investigation.

Unless I misunderstand the purpose of an interim report—and if I do, someone should tell me—then I ask the question: given that we are primarily talking about something that arises out of an emergency and needs immediate action, how is that helped by making the interim report available in essence to interested parties through observers who all have observer status, when you are really acting on an interim basis to address an immediate problem? I think that is what an interim report is for. I could be wrong.

**The Chairman:** That is right.

• 1715

**Mr. Angus:** One final point, just to draw members' attention to subclause 25.(2), which says that a person shall not use the report or permit its use for any purpose not strictly necessary to the examination of the report. So it is held in confidence and, quite frankly, if it is the pilots' association concerned about the progress because of the death of one of its members then, in order to help satisfy their concerns that the investigation is proceeding, not just in the part they can observe but in the whole succeeding or moving along appropriately, I think they should have the ability to request that.

Amendment negatived

Clause 25 as amended agreed to

On clause 26—*Power to reconsider*

**Mr. Angus:** I move that clause 26 of Bill C-2 be amended by adding immediately line 24 on page 24 the following:

Request for reconsideration

3. The observers referred to in subsection 23(2) may request a reconsideration to the Minister and, upon receiving the request, the Minister shall forward it to the Board.

Refusal with reasons

4. Where the Board is of the opinion that a reconsideration is not necessary, the Board shall notify the Minister and the observers in writing of its refusal and shall state in the notice the reasons for the refusal.

**The Chairman:** You are saying the board—you are saying the observers should have the power to re-open the whole thing?

**Mr. Angus:** Not the power to re-open it, but the specific power to request a re-opening through the minister, which in this case would be the President of the Privy Council, and the board does not have to re-open it

[Translation]

sécurité et que le Bureau ou par la suite le ministre ou les ministres compétents concluent qu'il faut faire quelque chose tout de suite, c'est-à-dire entre le moment où la déficience est découverte et la production du rapport définitif. En d'autres termes, il s'agit de prendre des mesures sur-le-champ pendant que l'enquête se poursuit.

A moins que je comprenne mal l'objectif d'un rapport provisoire—et si c'est le cas, on devrait me le dire—je me pose alors la question suivante: étant donné que nous parlons principalement de quelque chose qui survient à la suite d'une urgence et qui nécessite une action immédiate, à quoi cela peut-il bien servir de transmettre l'essentiel du rapport provisoire aux parties intéressées par le truchement d'observateurs qui ont tous le statut d'observateurs, alors que vous prenez en réalité des mesures provisoires afin de résoudre un problème immédiat? Selon moi, c'est là le but d'un rapport provisoire. Je peux me tromper.

**Le président:** C'est vrai.

**M. Angus:** Un dernier point, histoire d'attirer l'attention des députés sur le paragraphe 25.(2) qui dispose que le destinataire du rapport provisoire ne peut en faire usage ou en permettre l'utilisation qu'à des fins strictement nécessaires à son examen. Il est donc gardé confidentiel et, en toute franchise, si c'est l'association des pilotes qui s'inquiète de l'évolution de l'enquête en raison du décès de l'un de ses membres alors, pour aider à la convaincre que l'enquête se poursuit, que les choses avancent rondement, je crois qu'elle devrait pouvoir demander cela.

L'amendement est rejeté

L'article 25 amendé est adopté

Article 26—«Autorisation de réexamen»

**M. Angus:** Je propose que l'article 26 du projet de loi C-2 soit modifié par insertion, après la ligne 17, page 24, de ce qui suit:

Demande de réexamen

3. Les observateurs visés au paragraphe 23(2) peuvent demander un réexamen au ministre, auquel cas celui-ci est tenu de présenter cette demande au Bureau.

Refus motivé

4. Dans les cas où le Bureau est d'avis que le réexamen n'est pas nécessaire, il avise le ministre et les observateurs par écrit de son refus et motive celui-ci.

**Le président:** Vous dites le Bureau—vous dites que les observateurs devraient être autorisés à réexaminer tout?

**M. Angus:** Non pas le pouvoir de réexaminer le tout, mais le pouvoir spécifique de demander un réexamen au ministre, qui serait en l'occurrence le président du Conseil privé, et le Bureau n'est pas tenu de procéder au



[Texte]

but shall notify the minister and the observers of its refusal and shall state in the notice the reasons for the refusal.

It is that appeal process we talked about early in our discussions, and this was the mechanism we arrived at so that if one of the players, one of the observers, says, listen, we do not like the final results, we do not like the shopping list of causes, or we do not like the probable cause listed, or we do not like the way in which the investigation was conducted, then through the minister they can say, hey, we want this thing looked at again as a formal process that is not the process I would assume would be available, and that is an appeal to the Cabinet, although I do not know whether that appeal process fits under this bill.

**The Chairman:** And then the board considers the request or can turn it down.

**Mr. Angus:** Yes, but they have to give reasons. That is the key thing.

**Mr. Malone:** What we are dealing with here in much of the representation that Mr. Angus is putting forward are laudable objectives, but they defy the ultimate need for confidence that has to be within the whole process in the concept that is being undertaken.

Technical people are bringing up technical information. They bring it to a board that puts out an interim report, not only to the minister, and they then put a draft report to the minister and other interested parties. If at some point we are going to have an appeal process in there, then one could ask why you do not have an appeal to the appeal, or why you do not have an appeal to the technical representation, or an appeal to the whole draft. It seems to me that—at some point all of us being human, and the board members being human—what we need more than anything else is that at some point you have a report. The report is there that the public can take a look at; it makes its statement, and you presume that there has been excellence and talent there that has brought about the kind of confidence we need.

What we do is invite muddiness rather than clarity and the objective of why we are putting a multi-modal board in place in the first place becomes defeated and confused and safety probably is not well served by having formal processes, because I believe that in the spirit of what Mr. Angus is asking—the fact that there can be dissenting opinions from the board, that there can be the expression of those dissenting opinions as there has been in the past and is experienced in the American situation—we should not go out to invite people to come forward to publish dissent one more time, because in any accident investigation or safety investigation clearly anybody who has the finger pointed at him or her will rise up to want to have an appeal to say no, no, not me. I think that drags out and muddies it unduly.

[Traduction]

réexamen mais doit aviser le ministre et les observateurs par écrit de son refus motivé.

Il s'agit du processus d'appel dont nous avons déjà parlé dans le cadre de nos discussions, il s'agissait du mécanisme auquel nous sommes parvenus de sorte que si l'un des participants, l'un des observateurs déclare qu'il n'est pas satisfait des conclusions, de la liste des causes ou de la cause probable citée, ou qu'il n'est pas satisfait de la façon dont s'est déroulée l'enquête, alors par l'intermédiaire du ministre, il peut demander un réexamen en recourant à un processus officiel qui n'est pas celui, je le suppose, qui serait offert. Il s'agit d'un appel au Cabinet bien que je ne sache pas si ce processus d'appel convient à ce projet de loi.

**Le président:** Le Bureau examine alors la demande ou la rejette.

**M. Angus:** Oui, mais il doit motiver son refus. C'est là le point clé.

**M. Malone:** Ce que nous propose ici M. Angus, ce sont des objectifs louables qui défient toutefois le besoin ultime de confidentialité qui doit faire partie du processus.

Des techniciens fournissent au Bureau des renseignements techniques que celui-ci utilise dans un rapport intérimaire, non seulement au ministre, mais dans une ébauche de rapport à l'intention du ministre et d'autres parties intéressées. À un certain moment nous aurons un processus d'appel en vertu duquel quelqu'un pourrait demander pourquoi vous n'avez pas un appel d'un appel ou pourquoi vous n'avez pas un appel des renseignements techniques ou un appel de l'ébauche de rapport. Il me semble que—comme nous sommes tous humains et que les membres du Bureau le sont également—ce dont nous avons besoin plus que de toute autre chose, c'est un rapport. Le grand public peut consulter le rapport. Celui-ci contient des conclusions et permet de supposer que grâce à l'excellence et au talent, nous avons obtenu la confidentialité dont nous avons besoin.

En procédant ainsi, nous cherchons la confusion plutôt que la clarté. Nous perdons et confondons l'objectif que nous nous étions fixé en mettant en place un bureau multimodal et nous passons probablement à côté de la sécurité en recourant à des processus officiels étant donné, je crois, que conformément à l'esprit de ce que demande M. Angus—le fait qu'il puisse y avoir des opinions dissidentes au sein du Bureau, et que des opinions divergeantes puissent être exprimées comme ce fut le cas par le passé et comme cela se passe chez nos voisins du Sud—nous ne devrions pas inviter les gens à publier une fois de plus leurs dissensions, étant donné que dans toute enquête sur un accident ou dans toute enquête de sécurité, il est évident que toute personne qui se fait montrer du doigt voudra disposer d'un appel pour se défendre. Je crois que cela prolonge et complique trop le processus.

[Text]

[Translation]

• 1720

**Mr. Keyes:** I concur with Mr. Malone on this. I can understand Iain's concerns too. But when I look at subclause 26.(2), where if new material facts did appear there is an avenue of recommendation to conduct another look if new findings crop up. . . So I am just adding to what Mr. Malone said.

**Mr. Atkinson:** I have similar comments. The only other thing is that we left in the power of the board to appoint observers, and this may inhibit it, because if the observers have the right to appeal they may say they are not going to appoint any observers so they do not run that risk. I am just playing devil's advocate.

**The Chairman:** Another good point.

**Mr. Tobin:** I recall we kept in this bill, as was provided for under the Railway Safety Act, a clause that permitted, on written request, a review of the work of an investigator. That is in the bill. There is a provision in the bill that allows interested parties—in this case CN/CP, Air Canada, whomever it happens to be—on written request to the minister, to ask for a review of the work of the investigator in question on a particular occurrence or incident. It was something I did not like very much. I recall it is in this bill. I cannot remember quite where. It was also in the Railway—

**The Chairman:** Not in this bill.

**Mr. Tobin:** It is in subsection 31.(9) under the Railway Safety Act.

**The Chairman:** That is what I thought you were talking about.

**Mr. Tobin:** But I am asking the question of whether there is not a similar provision in this bill for other modes. There is not?

**Some hon. members:** No, no.

**Mr. Tobin:** Well, there should not be. I am delighted to hear that. I remember raising that question with the minister. But it is retained for the Railway Safety Act.

The comment I would make is that whenever I read the word "observer" in the context of an investigation, what I really hear is CN/CP, Canadian, Air Canada—some pretty big players who have all the ways and means of representing themselves, making their voices heard. The only reason I do not support Mr. Angus' amendment, which I otherwise would support in principle, is that I think these people are well able to represent themselves already.

**Mr. Angus:** I want to point out that the first two parts of clause 26 do talk about a review by the board of a previous decision. There is no formal mechanism to get the board to do that. Yes, you could write; but there is nothing to say the board has to consider that. But if the

**M. Keyes:** Je partage le point de vue de M. Malone. Je peux également comprendre les inquiétudes de Iain. Mais lorsque je considère le paragraphe 26.(2) qui prévoit que si des faits substantiels nouveaux surviennent le Bureau peut être tenu de procéder à un réexamen. . . Je viens simplement compléter les propos de M. Malone.

**M. Atkinson:** J'abonde dans le même sens. La seule autre chose c'est que nous confions au Bureau la tâche de nommer les observateurs, et cela peut le gêner, étant donné que si les observateurs ont le droit de faire appel il se peut que le Bureau décide de ne pas nommer d'observateurs pour ne pas courir ce risque. Je me fais simplement l'avocat du diable.

**Le président:** Un autre bon point.

**M. Tobin:** Je me rappelle que nous avons conservé dans ce projet de loi, comme cela était prévu aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire, un article qui autorisait, sur demande écrite, un examen du travail de l'enquêteur. Cela se trouve dans le projet de loi. Celui-ci contient une disposition qui autorise les parties en cause—dans ce cas le CN et le CP, Air Canada, ou quelque autre organisme—à présenter au ministre une demande écrite d'examen d'une enquête sur un accident particulier. Je n'aimais pas beaucoup cette mesure. Je me rappelle que cet article se trouve dans ce projet de loi. Je ne me rappelle pas où. Il figurait également dans la. . .

**Le président:** Pas dans ce projet de loi.

**M. Tobin:** Il s'agit du paragraphe 31.(9) de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

**Le président:** C'est la loi dont je croyais que vous parliez.

**M. Tobin:** Je veux savoir s'il existe une disposition similaire dans ce projet de loi pour les autres modes. N'y en a-t-il pas une?

**Des voix:** Non.

**M. Tobin:** Eh bien, il ne devrait pas y en avoir. Je suis ravi d'entendre cette réponse. Je me rappelle que j'ai soulevé cette question auprès du ministre. Mais elle existe dans la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Permettez-moi de dire que toutes les fois que je lis le mot «observateur» dans le contexte d'une enquête, ce que j'entends vraiment c'est le CN et le CP, Canadien International, Air Canada—des participants assez importants qui disposent de tous les moyens de transmettre leurs doléances, de se faire entendre. La seule raison pour laquelle je n'appuie pas l'amendement de M. Angus, que j'appuierais autrement en principe, c'est que je crois que ces personnes sont tout à fait en mesure de se représenter elles-mêmes.

**M. Angus:** Je tiens à faire remarquer que les deux premières parties de l'article 26 parlent d'un examen d'une décision antérieure par le Bureau. Il n'existe aucun mécanisme officiel pour l'amener à le faire. Oui, vous pourriez écrire; mais rien ne dit que le Bureau doit



[*Texte*]

minister is the conduit, then the board has to consider it. More than likely they will say no, but sometimes they might say yes; and that is all I am asking for.

**The Chairman:** I think Mr. Atkinson had a very interesting point about the amendment and what that might do to the observer status.

• 1725

Amendment negated

Clauses 26 to 28 agreed to

On Clause 29—*Definition of "air traffic control recording"*

**Mr. Atkinson:** Mr. Chairman, I will move the amendment. It comes in part from the testimony we heard in regard to the other modes of transportation and their communication records being made available for the investigation. This clears up that matter. I think all the people who came in front of us agreed with that particular point.

**The Chairman:** So they are going to treat it consistently.

**Mr. Atkinson:** Across all the modes.

**The Chairman:** For purposes of the record, Mr. Atkinson is moving the government amendment on pages 50 and 51, the English version, and on pages 52 and 53 the French version. The amendment now before us is to have all modes treated in the same manner.

[*See Minutes of Proceedings*]

**Mr. Angus:** A question through you, Mr. Chairman, to the minister. I have not had a chance to study this in depth. Are there any modes of communication whatsoever that are currently in place, or are perceived to be in place, between any of the modes of transport and a base station of any kind that are not covered by this, or is this total?

**Mrs. Martin:** This covers it totally.

**Mr. Angus:** This covers everything, then. Good. We will support it.

**The Chairman:** There is another amendment to clause 29. Yours is somewhat the same, is it not?

**Mr. Keyes:** No. It is a little different Mr. Chairman. Without having to read the entire amendment, when I referred back in my notes, subclause 28.(5) and subclause 29.(5) are the same; namely, that police and coroners have access to these tapes. I am still trying to sort it out by reading through the huge amendment brought forward on the clearing up of the communication record.

[*Traduction*]

examiner cela. Mais si c'est le ministre qui le demande, le Bureau n'a pas le choix. Plus souvent qu'autrement il refusera mais il lui arrivera d'accepter; et c'est tout ce que je demande.

**Le président:** Je crois que M. Atkinson a fait une remarque très intéressante au sujet de l'amendement et des conséquences qu'il pourrait avoir pour le statut de l'observateur.

L'amendement est rejeté

Les articles 26 à 28 sont adoptés

Article 29,—*Définition d'«enregistrement contrôle»*

**M. Atkinson:** Monsieur le président, je propose l'amendement, lequel découle en partie du témoignage que nous avons entendu au sujet des autres modes de transport et des registres des communications utilisés dans le cadre d'une enquête. Cela éclaircit les choses et je pense que tous ceux qui ont témoigné étaient d'accord avec ce point de vue.

**Le président:** Ils vont donc agir avec uniformité.

**M. Atkinson:** Oui, à l'égard de tous les modes.

**Le président:** Aux fins du compte rendu, M. Atkinson propose l'adoption de l'amendement présenté par le gouvernement aux pages 50 et 51, pour ce qui est de la version anglaise, et aux pages 52 et 53 pour la version française. L'amendement maintenant à l'étude consiste à veiller à ce que tous les modes du transport soient traités de la même façon.

[*Voir le Procès-verbal*]

**M. Angus:** J'aimerais poser une question au ministre par votre entremise, monsieur le président. Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner ce document dans les détails. Existe-t-il d'autres moyens de communication déjà en place ou que l'on perçoit être déjà en place entre l'un ou l'autre des modes de transport et un quelconque poste de contrôle qui ne soient pas visés par la disposition?

**Mme Martin:** Non, toutes les communications possibles sont visées.

**M. Angus:** On n'a donc rien oublié. Très bien. Nous l'appuierons.

**Le président:** On propose un autre amendement à l'article 29. Le vôtre est semblable, n'est-ce pas?

**M. Keyes:** Non, il est légèrement différent, monsieur le président. Sans devoir lire l'amendement au complet, et si je me reporte à mes notes, je remarque que les paragraphes 28.(5) et 29.(5) sont les mêmes, c'est-à-dire que les agents de la paix et les coroners ont accès à ces enregistrements. J'essaie encore de m'y retrouver en feuilletant cet énorme amendement qui nous a été présenté pour éclaircir la question de toute communication.

[Text]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, given that we have just passed a very substantive government amendment, which may or may not result in the rationale for the Liberal amendment in clause 29 to be dropped or added, can we defer it and come back to it with a chance to...? One of us will look at it for a while.

**The Chairman:** I must say, members, there has already been one request from a member, and we did say we were going to try to conclude at 5.30 p.m. . . That was a large government amendment. If there is a hope to conclude it tonight by 6 p.m. or 6.30 p.m., we should—

**Mr. Tobin:** There is not, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We have covered quite a lot of ground. And this is the time we were going to conclude by. Members can study the large government amendment in the interval.

You have a problem, Madam Minister, but you have a parliamentary secretary, and I think in the interest of getting this thing done we should meet Thursday morning. We have the Minister of Transport, Mr. Bouchard, tomorrow afternoon from 3.30 p.m. to 5.30 p.m. We have covered some of the very controversial clauses, and I think we can conclude this on Thursday without too much difficulty.

**Mrs. Martin:** The only suggestion I might make, Mr. Chairman, is that as there is a vote at 6 p.m. and it is 5.30 p.m., what can we do for half an hour when we have to be here for the bells anyway? So I am wondering if we might not get through a few more of them. As Mr. Keyes said, he would be willing to hold this one to report stage if he decides he still wants to go ahead with it.

• 1730

**The Chairman:** I must say I am glad you pointed it out. I knew there was that debate. Is this your tick-tock vote?

**Mr. Angus:** Yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** kay. I think this is a very good point because quite frankly, with the feel from instinct from before and the way things are moving, we are very close to moving along. We are standing clause 29.

**Mr. Malone:** A point of order. Just to be clear, and I am sure we are, but we are talking about standing the Liberal amendment to clause 29.

**Mr. Tobin:** You cannot pass clause 29.

**Mr. Malone:** Okay. But the others still count.

**Mr. Tobin:** All right. We will come back.

**The Chairman:** Have someone look at it in the meantime. Stand clause 29 as amended at the moment.

[Translation]

**M. Tobin:** Monsieur le président, comme nous venons d'adopter un amendement très considérable présenté par le gouvernement, amendement qui pourrait avoir pour conséquence l'ajout ou l'abandon des raisons justifiant l'amendement des libéraux visant l'article 29, peut-on y revenir plus tard dans l'espoir de...? L'un d'entre nous l'étudiera.

**Le président:** Je dois dire, chers collègues, que l'un de vous a déjà présenté une demande et nous avons convenu d'essayer de clore notre séance à 17h30. Cet amendement du gouvernement était plutôt considérable. Si l'on veut espérer terminer d'ici 18 heures ou 18h30, nous devrions... .

**M. Tobin:** N'y comptez pas, monsieur le président.

**Le président:** Nous avons déjà abattu le gros du travail. Et nous avons convenu de clore notre séance à cette heure-là. Les députés peuvent d'ici-là examiner le gros amendement du gouvernement.

Vous avez un problème, madame la ministre, mais vous avez aussi un secrétaire parlementaire et je crois que nous devrions nous rencontrer jeudi matin pour en finir. M. Bouchard, le ministre des Transports, nous rencontre demain après-midi de 15h30 à 17h30. Nous avons passé en revue certaines des dispositions très controversées et je crois que nous pourrions terminer notre étude jeudi prochain sans trop de difficultés.

**Mme Martin:** Permettez-moi de faire une proposition, monsieur le président; nous devons passer au vote à 18h00 et il est déjà 17h30, à quoi pouvons-nous nous occuper pendant une demi-heure puisque nous devons être sur place à l'appel du timbre? C'est pourquoi je me demande si nous ne pourrions pas examiner d'autres points. Comme l'a dit M. Keyes, il serait disposé à retenir celui-là jusqu'à l'étape du rapport s'il choisit d'aller de l'avant.

**Le président:** J'avoue que je suis content que vous l'ayez signalé. Je savais qu'il y aurait ce débat. Sonnez-vous l'alarme?

**M. Angus:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** D'accord. Je crois que vous avez soulevé un très bon point parce que, en toute franchise, avec les impressions qui me sont restées et de la façon dont les choses avancent, nous sommes sur le point de poursuivre. Nous réservons donc l'article 29.

**M. Malone:** Je fais un rappel au Règlement. Je tiens à faire une précision, et je suis sûr que tout le monde suit, mais nous envisageons maintenant de reporter la discussion de l'amendement des libéraux à l'article 29.

**M. Tobin:** Vous ne pouvez adopter l'article 29.

**M. Malone:** Très bien, mais les autres comptent.

**M. Tobin:** Très bien, nous y reviendrons.

**Le président:** Que quelqu'un l'étudie entre temps. Nous réservons donc l'article 29 dans sa forme modifiée.



## [Texte]

Clause 29 allowed to stand

**The Chairman:** We are now on page 55, with clause 30. We have had explanation, and this is where earlier conversation may help us in the deliberation now. This is a government amendment.

**M. Pronovost:** Monsieur le président, il est proposé que l'article 30 du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, aux lignes 3 à 6, page 28, de ce qui suit:

verbale, écrite ou enregistrée, faite ou remise au Bureau, à l'enquêteur ou à leur délégué par son auteur et se rapportant à un accident de transport, ainsi que de la transcription ou

Monsieur le président, cet amendement clarifie de façon nette le privilège qui est donné seulement aux déclarations faites au Bureau d'investigation ou encore à l'enquêteur, et cet amendement est très important à cause de cela.

**The Chairman:** I think, Mr. Pronovost, you have put it very well and succinctly and we have had the discussion.

Amendment agreed to

Clause 30 as amended agreed to

Clause 31 agreed to

On clause 32—*Affidavit of investigator*

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I move that we strike out lines 28 and 29 on page 30, and substitute the following therefor:

compellable to appear as a witness in the proceedings for the purpose of being cross-examined on his affidavit or for special cause at the direction of the court, coroner, or

Mr. Chairman, the purpose of the amendment to clause 32 can be summarized in the following way. We are concerned—Mr. Comuzzi should be doing this, as our lawyer—that we may deny the right of any party to cross-examine an investigator whose evidence can be admitted by affidavit. That denial would be a denial of natural justice. As a lawyer, I am sure, Mr. Chairman, you are immediately seized of this grave injustice. Any investigator whose evidence could be admitted by affidavit should be compelled to appear and be cross-examined if requested by an interested party.

I refer to subclause 36.(3) of Bill C-2, where the right of cross-examination of an investigator is clearly established. It is fundamental in law that someone who files an affidavit be compellable to appear as a witness to be cross-examined on his affidavit. There is no adequate reason why this rule should be departed from in this clause 32.

**Mr. Atkinson:** Mr. Chairman, it is similar to clauses that are in other acts. It is a courtesy matter to the individuals involved so that they do not have to appear in

## [Traduction]

L'article 29 est réservé

**Le président:** Nous nous trouvons maintenant à la page 55 avec l'article 30. On nous en a donné une explication et voici un cas où des conversations antérieures pourront nous aider dans nos délibérations. Il s'agit d'un amendement du gouvernement.

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, it is moved that clause 30 of Bill C-2 be amended by striking out lines 4 to 7, on page 28, and substituting the following:

written or recorded statement relating to a transportation occurrence and given, by the author of the statement, to the Board, an investigator or any person acting for the Board or for an investigator,

Mr. Chairman, this amendment clearly indicates the privilege of which benefits only statements made to the Board or to the investigator, and this amendment is very important because of that.

**Le président:** Je crois, monsieur Pronovost, que vous avez exposé la situation très clairement et succinctement et nous en avons déjà discuté.

L'amendement est adopté

L'article 30 tel qu'amendé est adopté

L'article 31 est adopté

Article 32—*Preuve par affidavit*

**M. Tobin:** Monsieur le président, je propose que nous retranchions les lignes 21 et 22, page 30, pour les remplacer par ce qui suit:

du présent article peut être contraint à y comparaître comme témoin pour être contre-interrogé relativement à son affidavit vu pour un spécial, par ordon-

Monsieur le président, voici comment je résumerais l'objet de cet amendement à l'article 32. Nous craignons—c'est M. Comuzzi, en tant que notre avocat, qui devrait le faire—que nous ne niions ainsi à une quelconque partie le droit de contre-interroger un enquêteur dont les preuves peuvent être admises par affidavit. Ce déni des droits serait un déni de justice naturelle. En tant qu'avocat, monsieur le président, vous vous rendez immédiatement compte de cette grave injustice. Tout enquêteur dont les preuves peuvent être admises par affidavit devrait être tenu de comparaître et de se laisser contre-interroger à la demande de toute partie intéressée.

Je me reporte au paragraphe 36.(3) du projet de loi C-2, qui établit clairement le droit de contre-interroger un enquêteur. Il est un principe juridique fondamental que quiconque dépose un affidavit soit tenu de comparaître comme témoin pour être contre-interrogé relativement à son affidavit. Je ne vois aucune raison pour laquelle cet article 32 ne devrait pas être assujéti à cette règle.

**M. Atkinson:** Monsieur le président, elle est semblable à des dispositions d'autres lois. Ce n'est qu'une question de courtoisie à l'égard des personnes en cause de ne pas

## [Text]

the forum if it is not necessary. They can be compelled to attend and be cross-examined if the parties so wish. But as I was saying, it is just a matter of courtesy. Doctors ask for these clauses in various acts so that they do not have to come to court if it is necessary; if it can be done by affidavit, it is just a courtesy matter to the individual involved.

• 1735

They can be compelled to appear if the opposite party wants to cross-examine, but by compelling them to appear, they are going to be spending more time in these forums than may be absolutely necessary and not out investigating what they are supposed to be doing. So it is just a courtesy matter a lot of professionals would like to see as well.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, a question to the Minister in light of these comments just made. I would like to know specifically where in section 32 or elsewhere there is the ability to have an investigator brought forward at a court or coroner's proceedings. I agree with the intent of Mr. Tobin's motion that we have to ensure that if a statement is read into the record as evidence there is the right of cross-examination.

We heard testimony early on and some of the reports distributed to us clearly indicated that a lot of the investigators were spending a lot of time in court and not doing the investigations. I think we are sympathetic to that. If this wording does not work quite the way it should to provide for that flexibility, then I think all of us would be prepared to consider another version. They have to have the right to cross-examine, and I do not see clause 32 as giving the coroner or the court the power to supersede this act. In subclause 32.(3) it seems very straight to me that an investigator whose evidence may be admitted by affidavit under this clause is not compellable to appear.

**Mrs. Martin:** Unless the court, coroner, or other persons or body before whom the proceedings are conducted so orders for special cause—so it allows for them to be called forward. This basically was at the recommendation of Justice Sopinka in his report, based on the fact that there are times when the investigators are required to sit through unnecessary proceedings, as long as the fact that the body conducting them can order it for special cause. Whenever there is the need to question they can be brought forward for questioning, so it is not precluding it.

In this particular amendment it would say that they would have to be there for this purpose. I think that the clause as it is in the bill provides for them to be called forward where necessary.

## [Translation]

les contraindre à comparaître si c'est inutile. Elles pourront être tenues de comparaître pour être contre-interrogées si les parties le désirent. Mais, comme je le disais, c'est une question de politesse. Les médecins réclament que des dispositions pareilles soient prévues dans diverses lois pour qu'ils ne soient pas contraints à comparaître; si on peut y réussir par affidavit, alors c'est simplement une question de courtoisie envers l'intéressé.

On peut les contraindre à témoigner si la partie adverse souhaite les contre-interroger. Mais pourquoi les contraindre? Cela les forcerait à passer plus de temps que nécessaire à témoigner devant ces organismes et leur en laisserait moins pour faire les enquêtes dont elles sont chargées. C'est donc une simple courtoisie dont beaucoup de professionnels voudraient bénéficier également.

**M. Angus:** Monsieur le président, je voudrais poser une question à la ministre à la lumière de ce que nous venons d'entendre. Je voudrais qu'elle me dise précisément où, à l'article 32 ou ailleurs, il est prévu qu'on peut faire témoigner un enquêteur devant un tribunal ou un coroner. Je souscris à l'esprit de la motion de M. Tobin, à savoir que nous devrions faire en sorte que si une déclaration écrite est intégrée aux témoignages, la partie adverse a le droit de contre-interroger le témoin.

D'après des témoignages que nous avons entendus et certains des rapports qui nous ont été distribués, il ne fait aucun doute que beaucoup d'enquêteurs passeraient beaucoup de temps à témoigner devant un tribunal au lieu de faire leurs enquêtes. Je crois que tout le monde comprend cela. Si le libellé de l'article ne donne pas tout à fait cette souplesse, je crois que nous serions tous disposés à en étudier une autre version. La partie adverse doit avoir le droit de contre-interroger le témoin, et je ne vois rien dans l'article 32 qui donne au coroner ou au tribunal le pouvoir de ne pas se conformer à la loi. À mon avis, il ressort clairement du paragraphe 32.(3) que l'enquêteur dont le témoignage est recevable sous forme d'affidavit ne peut être contraint à témoigner.

**Mme Martin:** Sauf si le tribunal, le coroner ou les autres personnes ou l'autre organisme qui sont saisis de l'affaire l'ordonnent pour des raisons spéciales; en pareil cas, ils peuvent citer le témoin à comparaître. Cette disposition découle surtout de la recommandation que le juge Sopinka a faite dans son rapport en raison du fait que parfois, les enquêteurs sont obligés d'assister à des procédures inutiles du seul fait que l'organisme qui est saisi de l'affaire a le pouvoir d'ordonner leur présence pour des raisons spéciales. Dès qu'on éprouve le besoin de les interroger, on peut les citer à comparaître; donc, cette disposition ne les soustrait pas à l'obligation de témoigner.

L'amendement que nous étudions actuellement prévoirait que les enquêteurs doivent assister aux procédures à cette seule fin. Je crois que l'article actuel du projet de loi prévoit qu'ils peuvent être convoqués lorsque c'est nécessaire.



[Texte]

**Mr. Angus:** So the defence counsel would have to argue before the coroner or the court and then get the court to agree, as opposed to the defence counsel independently requesting the presence of the investigator—

**Mr. Tobin:** Even though the report is introduced as evidence.

**Mr. Angus:** Even though the report is introduced as evidence.

**The Chairman:** I did not quite understand your point, Mr. Atkinson.

**Mr. Comuzzi:** Well, Mr. Chairman, perhaps to understand clause 3 we have to go back to clause 1. It says that an affidavit of an investigator is admissible in evidence in any legal or other proceedings—

**Mr. Tobin:** And the absence of evidence to the contrary—

**Mr. Comuzzi:** —and the absence of evidence to the contrary is proof of the truth of that statement. I do not think we can have that. I would think if there is an affidavit—subject to what my colleagues who practice law would think—and you want to test the accuracy of the affidavit you could do one of two things, call him as a witness in the proceedings proper, or make arrangements to have him cross-examined under an examination for discovery at some time convenient to the person making the affidavit and the person who wants to cross-examine. Once that affidavit is subject to the test of cross-examination and to the test of its accuracy, then it can be introduced in evidence. That is really what we are trying to establish, I think. We are trying to establish that any document or any affidavit subject to cross-examination is admissible as evidence.

**Mr. Atkinson:** The phrase that causes me some difficulty is the last one, “for special cause”. The argument is that they should be available if the court orders or the coroner orders because they need to be cross-examined. It can be argued that the words “for special cause” would limit that because you have to show some special cause. I do not how wedded you are to the words “for special cause” in this clause.

• 1740

**Mrs. Martin:** I have to refer to the officials on this one.

**Mr. Tobin:** If I heard Mr. Burnett correctly the other day when he appeared before this committee, I understand that the American system is such that investigators are not compelled to appear before a court, because the affidavit of an investigator is not admissible before a court. In other words, they keep themselves as much as possible out of the litigation process, not only by

[Traduction]

**M. Angus:** Donc, l'avocat de la défense devrait convaincre le coroner ou le tribunal de citer l'enquêteur à comparaître, plutôt que de pouvoir demander librement la présence de l'enquêteur. . .

**M. Tobin:** Même si l'affidavit est recevable en preuve.

**M. Angus:** C'est exact.

**Le président:** Je ne suis pas certain de comprendre ce que vous voulez dire, monsieur Atkinson.

**M. Comuzzi:** Monsieur le président, il est peut-être nécessaire, pour comprendre le paragraphe 3, de revenir au paragraphe 1. Il dit que l'affidavit signé par l'enquêteur est admissible en preuve dans toute procédure judiciaire, disciplinaire ou autre. . .

**M. Tobin:** Sauf, preuve contraire. . .

**M. Comuzzi:** . . . et fait foi, sauf preuve contraire, de celles de ses observations qui y sont consignées. Je ne crois pas que nous pouvons accepter cela. A mon avis—et mes collègues avocats me corrigeront si je me trompe—lorsque vous voulez faire la preuve de l'exactitude d'un affidavit, vous pouvez procéder de deux façons: citer l'enquêteur à comparaître ou prendre des dispositions pour qu'il soit contre-interroger à un moment qui convient à l'enquêteur et à la personne qui désire le contre-interroger. Lorsque l'on vérifie l'exactitude de l'affidavit au moyen d'un contre-interrogatoire, il peut être admissible en preuve. Je crois que c'est cela que nous tenons à faire ressortir, à savoir que tout document ou affidavit vérifié au moyen d'un contre-interrogatoire est recevable en preuve.

**M. Atkinson:** Je crois que l'expression qui m'embrouille est la dernière, «pour un motif spécial». En fait, les enquêteurs devraient être à la disposition du tribunal ou du coroner lorsque ces derniers les citent à comparaître pour qu'ils soient contre-interroger. On pourrait faire valoir que l'expression «pour un motif spécial» pourrait limiter cette prérogative parce qu'il faudrait faire la preuve qu'il y a un motif spécial. Tenez-vous vraiment à conserver l'expression «pour un motif spécial» dans cet article?

**Mme Martin:** Je dois en référer aux autorités compétentes.

**M. Tobin:** Si j'ai bien compris ce que M. Burnett a dit l'autre jour lorsqu'il a témoigné devant le Comité, dans le système américain, les enquêteurs ne peuvent être contraints à témoigner devant un tribunal parce que l'affidavit d'un enquêteur n'est pas recevable en preuve devant un tribunal. Autrement dit, le système les soustrait le plus possible à l'obligation de participer aux

*[Text]*

making their affidavits inadmissible, but consequently the investigators do not appear.

Furthermore, we heard him talk about keeping lawyers as observers as much as possible out of the process, and that if the interested party, that is the company, wants to have an observer, they went so far as to say it cannot be a lawyer for this very reason. What I submit is that if within our system the affidavit of an investigator, contrary to the American system, is admissible in a court of law, and as Mr. Comuzzi pointed out, going back to subclause 32.(1) "... in the absence of evidence to the contrary is proof of the truth of those observations", that is pretty strong language—

**An hon. member:** Star Chamber.

**Mr. Tobin:** Star Chamber is right. I think natural justice demands the right of cross-examination. Either remove them from the litigation process entirely, or if their affidavits may be used as evidence, then it should stand to be cross-examined. It is one or the other. You cannot be half pregnant.

**The Chairman:** On Mr. Atkinson's point, I thought it was very good at first. He talked about professional courtesies and all this. We are talking about one of the key persons in the investigation—the investigator. Madam Minister, would you like to respond to this?

**Mrs. Martin:** Regarding the opinion of a member or investigator as to any one person's fault, clause 33 states:

An opinion of a member or an investigator as to any person's fault or civil or criminal liability is not admissible in evidence in any legal, disciplinary or other proceedings, whether the investigator appears as a witness or the opinion is contained in an affidavit.

What is said cannot be used for either civil or criminal liability.

If it would read better, remove in subclause 32.(3) "for special cause" and just leave it as "before whom the proceedings are conducted so orders." Leave it straight that he or she can be ordered to come before the board for cross-examination if it is found necessary.

**Mr. Comuzzi:** You may get upset with me for bringing this up now, Mr. Chairman. I hope you do not, because we have been very nice to each other today. At this point trying to conceptualize what happens to the board at the production of evidence stage is where I really get lost.

In an accident investigation, once an investigator brings his evidence, either through the actual evidence or through affidavit of what he found at the scene, or

*[Translation]*

procédures, non seulement en rendant leurs affidavits irrecevables, mais en prévoyant qu'ils ne peuvent comparaître devant un tribunal.

De plus, M. Burnett nous a parlé de la possibilité de tenir le plus possible les avocats à l'écart des procédures en tant qu'observateurs, et il nous a dit que si la partie intéressée, c'est-à-dire la compagnie, tient à avoir un observateur, il ne peut s'agir d'un avocat pour cette même raison. Ce que j'essaie de dire, c'est que si notre système, contrairement au système américain, permet que l'affidavit d'un enquêteur soit recevable en preuve devant une cour judiciaire, et que, comme M. Comuzzi l'a souligné au sujet du paragraphe 32.(1), l'affidavit «... fait foi, sauf preuve contraire, de celles de ses observations qui y sont consignées», cela peut aller assez loin. . .

**Une voix:** La Chambre étoilée.

**M. Tobin:** Exactement. Je crois que la justice naturelle exige que l'on accorde le droit de contre-interroger les enquêteurs. Il faut, soit les mettre complètement à l'écart des procédures, soit prévoir qu'ils peuvent être contre-interrogés, si l'on décide que leurs affidavits seront recevables en preuve. C'est l'un ou l'autre, mais on ne peut gagner sur les deux tableaux.

**Le président:** Au sujet de ce que M. Atkinson a dit, j'ai d'abord trouvé son intervention excellente. Il a parlé des marques de courtoisie que les professionnels se témoignent, etc. Nous parlons ici de l'une des personnes clés dans l'enquête, c'est-à-dire de l'enquêteur. Madame le ministre, avez-vous quelque chose à nous dire à ce sujet?

**Mme Martin:** En ce qui concerne l'opinion que se fait le membre ou l'enquêteur de la faute d'une personne en particulier, l'article 33 prévoit ce qui suit:

Est inadmissible en preuve dans toute procédure judiciaire, disciplinaire ou autre l'opinion du membre ou de l'enquêteur,—qu'il y ait ou non comparu comme témoin—relative à l'attribution des fautes ou des responsabilités civiles ou pénales.

Ce qu'ils en disent ne peut être utilisé comme preuve pour attribuer la responsabilité civile ou pénale.

Ce serait peut-être plus clair si l'on supprimait l'expression «pour un motif spécial» au paragraphe 32.(3) et si l'on terminait ce paragraphe en disant simplement «sauf par ordonnance du tribunal, du coroner ou de la personne ou de l'organisme compétents.» On pourrait prévoir expressément que l'enquêteur peut être cité à comparaître devant l'organisme pour y être contre-interrogé si l'organisme l'estime nécessaire.

**M. Comuzzi:** Peut-être m'en voudrez-vous de soulever cette question maintenant, monsieur le président; j'espère que non, parce que jusqu'à maintenant, nous n'avons pas encore eu d'altercation l'un avec l'autre aujourd'hui. J'essaie de comprendre ce qui arrive à l'organisme lorsque la preuve est produite, et je m'y perds.

Au cours d'un procès à la suite d'un accident, une fois que l'enquêteur produit son témoignage, soit en témoignant de vive voix, soit en soumettant un affidavit de



## [Texte]

however he decides to bring his evidence to the board for determination, I do not know at that point in time how that evidence is processed, filtered, tested as to authenticity and the board arrives at its final determination. Maybe you could expand.

**Mrs. Martin:** The difference between the amendment and the clause is that the amendment is compelling the investigator to be there in all cases in person, when it may not be necessary. The way the bill is written his evidence can be provided by affidavit, and only if there is need to question that can he be ordered to appear. It is being done in order not to take the time of the investigator unnecessarily to come before the board when it is a straightforward situation.

• 1745

**Mr. Comuzzi:** Minister, it was something we talked about. If there is an affidavit in place and you want to cross-examine on the affidavit, you do not necessarily have to do it at the hearing level; you can arrange to do a cross-examination on the affidavit at the convenience of the parties and introduce a transcript of that evidence into the evidence. I think I am talking about something more substantial here than how all the evidence is presented.

**Mr. Benjamin:** Surely we are mixing up what occurs before the board and what occurs before a court, a coroner's inquest or other proceeding. The investigator can be cross-examined and questioned at hearings of the board. What goes on in front of the board has nothing to do with this section. This section has to do with what occurs in the courts, the coroner's inquest or other proceedings outside the board. Therefore, let us not get mixed up here with what goes on before the board. It has nothing to do with this at all.

**Mr. Atkinson:** I could not agree with Mr. Benjamin more. I would suggest that the words at the end of subclause 32.(3), "for special cause" be taken out. Then the affidavit is admissible at a time before a court, coroner or other body, not before the board, and then if the court or body or other person so orders, that person can be compelled to attend and be cross-examined on his evidence. It is just a courtesy thing to the investigator to keep that person out of court. So just take out the words "for special cause".

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, we have to very carefully read the language in subclause 32.(1) and the language of clause 33.

32. (1) The affidavit of an investigator who has conducted or participated in the investigation of a transportation occurrence, deposing to the investigator's personal observations, is, subject to section 33, admissible in evidence in any legal, disciplinary or other proceedings and, in the absence of

## [Traduction]

ce qu'il a constaté sur la scène de l'accident, soit autrement, je ne vois pas comment le tribunal traite la preuve en question, l'examine, en vérifie l'authenticité et arrive à sa conclusion. Pourriez-vous me l'expliquer?

**Mme Martin:** La différence entre l'amendement et l'article lui-même est que l'amendement contraint l'enquêteur à assister personnellement à la procédure, même lorsque cela n'est pas nécessaire, alors que le projet de loi prévoit qu'il peut produire son témoignage sous la forme d'un affidavit et qu'il ne peut être cité à comparaître que si c'est nécessaire. Le projet de loi a été libellé ainsi afin de ne pas monopoliser inutilement une trop grande partie du temps de l'enquêteur en le forçant à assister à la procédure alors que tout est clair et que sa présence n'est pas requise.

**M. Comuzzi:** Monsieur le ministre, c'est une question dont nous avons déjà parlé. S'il y a un affidavit et que l'on veut faire un contre-interrogatoire au sujet de l'affidavit, il n'est pas nécessaire de le faire au moment de l'audience; on peut procéder à ce contre-interrogatoire à un moment qui sied aux parties et produire en preuve la transcription. Ce dont je parle est plus fondamental que la façon de présenter toutes les preuves.

**M. Benjamin:** Nous confondons sûrement ce qui se produit devant le bureau et ce qui se produit devant un tribunal, à une enquête du coroner et dans d'autres circonstances. L'enquêteur peut être contre-interrogé et questionné au moment des audiences du bureau. Ce qui se produit devant le bureau n'a rien à voir avec cet article. Cette disposition concerne ce qui se produit devant les tribunaux, à l'enquête du coroner et dans d'autres procédures à l'extérieur du bureau. Il ne faut pas confondre cela avec ce qui se passe devant le bureau. Cela n'a rien à voir.

**M. Atkinson:** Je suis tout à fait d'accord avec M. Benjamin. Je propose de supprimer les mots «pour un motif spécial» à la fin du paragraphe 32.(3). De cette façon, l'affidavit serait admissible en tout temps, devant un tribunal, un coroner ou un autre organisme, mais pas devant le bureau, et si le tribunal, l'organisme ou une autre personne l'ordonnait, cette personne pourrait être tenue de comparaître pour être contre-interrogée. C'est simplement par courtoisie envers l'enquêteur qu'on veut éviter une comparution. Par conséquent, supprimons les mots «pour un motif spécial».

**M. Tobin:** Monsieur le président, nous devons lire très attentivement le libellé du paragraphe 32.(1) et celui de l'article 33.

32. (1) Sous réserve de l'article 33, l'affidavit signé par l'enquêteur qui a mené une enquête sur un accident de transport ou qui y a participé est admissible en preuve dans toute procédure judiciaire, disciplinaire ou autre et fait foi, sauf preuve contraire, de celles de ses observations qui sont consignées.

## [Text]

evidence to the contrary, is proof of the truth of those observations.

I just read the whole thing because I want people to absorb the whole thing, especially more enlightened lawyers in our group. I am not a lawyer. Mr. Chairman, when you come down to clause 33 it says, "An opinion of a member"—I presume that means board member—"or an investigator as to any person's fault or civil or criminal is not admissible", etc. The affidavit of fact, which is what is referred to in subclause 32.(1), used in a legal proceeding is admissible, Mr. Chairman. Unless you as a defence lawyer in this case or representing a particular interest are successful in convincing the court or coroner that the affidavit of fact, which is now accepted as fact because it says very clearly, "in the absence of evidence", not opinion, "to the contrary, is proof of the truth of those observations", you are in deep doo-doo as a lawyer representing a particular individual. As a lawyer I am sure the hair on the back of your neck must rise up in defiance of this restriction on the denial of basic justice, the right to cross-examine.

Mr. Chairman, this is the point I have been trying to make. Either the law of the land insofar as these investigators is concerned ought to be clause 33, and just keep them out of the courts, which is what they do in the United States, period, or to the extent that an affidavit is introduced as evidence, it ought to be subject to cross-examination. It is basic justice whether it ties up people's time or not. Justice is not something that operates at the convenience of any individual whose testimony is entered as evidence.

**Mrs. Martin:** Mr. Chairman, I will have one of the officials offer some further clarification as to why the clause is worded the way it is.

• 1750

**Mrs. Barb Butler (Senior Director, Strategic Policy Development):** The background to this came from advice that was received by the minister from Mr. Sopinka. He looked at this area and reported that:

investigators are often asked for opinions in assigning fault, and inasmuch as much of the fruits of their labour is hearsay or protected under the sections of the bill 28, 29, 30, it would appear that the admissible portion of investigator's evidence is simply what he has observed. So opinions as to fault or liability are not admissible because the investigator is not an expert in assigning blame. That is the court's function.

Mr. Sopinka recommended that provisions similar to the Evidence Act and the National Transportation Safety Board Act be put in place to save this bank of officials from constantly appearing when a statement or affidavit

## [Translation]

J'ai lu tout le paragraphe, car je veux que tout le monde ici présent s'en imprègne bien, notamment les avocats qui saisissent mieux ce genre de questions. Personnellement je ne suis pas avocat. Monsieur le président, l'article 33 est libellé en ces termes: «Est inadmissible en preuve... l'opinion du membre»—je suppose qu'il s'agit ici d'un membre du bureau—«ou de l'enquêteur... relative à l'attribution des fautes ou des responsabilités civiles ou pénales». L'affidavit portant sur les faits, c'est-à-dire celui dont il est question au paragraphe 32.(1), qui est utilisé dans le cadre d'une procédure judiciaire est admissible, monsieur le président, il est admissible, à moins qu'à titre d'avocat de la défense ou d'avocat représentant un intérêt particulier, vous réussissiez à convaincre la cour ou le tribunal, ce qui ne sera pas facile, car l'affidavit, portant sur les faits, est maintenant accepté puisqu'il est dit très clairement dans l'article: «fait foi, sauf preuve»—pas opinion—«sauf preuve contraire, des observations qui y sont consignées». Un avocat doit certainement être horrifié devant cette atteinte à la justice fondamentale et au droit de contre-interroger.

Monsieur le président, voilà où je voulais en venir. Ou bien nous appliquons l'article 33 en ce qui concerne les enquêteurs et nous les laissons à l'extérieur des tribunaux, comme c'est le cas aux États-Unis, ou bien nous autorisons les contre-interrogatoires, dans la mesure où l'affidavit est présenté en preuve. C'est là une règle de justice fondamentale. Le fait que certains doivent y consacrer une partie de leur temps ne doit pas peser dans la balance. La justice ne fonctionne pas selon le bon plaisir des individus dont le témoignage est produit en preuve.

**Mme Martin:** Monsieur le président, j'aimerais inviter un des fonctionnaires à nous expliquer de façon plus détaillée pourquoi la disposition est libellée en ces termes.

**Mme Barb Butler (directrice principale, Développement des politiques stratégiques):** La disposition a été libellée ainsi en raison d'un avis que le ministre a reçu de M. Sopinka. Celui-ci s'est penché sur la question et est arrivé à la conclusion suivante:

on demande souvent aux enquêteurs leur opinion sur la faute et, dans la mesure où les résultats de leur travail se fondent sur le oui-dire ou sont protégés aux termes des articles 28, 29 et 30 du projet de loi, il semble que seules les observations de l'enquêteur sont admissibles en preuve. Son opinion sur la faute ou la responsabilité n'est pas admissible parce que l'enquêteur n'est pas un spécialiste dans ce domaine, qui relève du tribunal.

M. Sopinka a recommandé d'inclure des dispositions analogues à celles contenues dans la Loi sur la preuve et la National Transportation Safety Board Act, pour éviter que les fonctionnaires en question ne soient obligés de



[Texte]

would do. He feels that the affidavit as to physical findings of the investigator would be made admissible in any proceeding, unless the court or coroner made an order for the attendance of the investigator. He recommended that this would be if special cause were shown.

**Mr. Tobin:** This committee has had no trouble disregarding the recommendations of Mr. Sopinka in much more fundamental questions than this one. He is hardly a good authority to cite in this case.

Also, it does not answer the basic question. Of course the investigator is not in a position to give an opinion as to guilt. Clause 33 is very clear, but says that all that can be entered is an observation. In a court of law we have all seen the observation of a witness being tested for all kinds of reasons.

Here an observation is entered as an affidavit. These words are the telling ones: "in the absence of evidence". Evidence to the contrary. The individual has to produce evidence to the contrary. That observation is taken as proof of the truth in these observations. That is pretty powerful stuff, given that there is no automatic right to cross-examination.

**Mr. Benjamin:** Are we not beating up a dead horse here? In the United States, in any civil or criminal litigation subsequent to an occurrence in an investigation, even though the investigator is not compellable, should a coroner or a court order that the investigator shall appear as a witness, regardless of what is in the report, that investigator damn well has to appear. I agree with the intent of the amendment. But are they not compellable in any case should a court, coroner's inquest, or other quasi-judicial proceeding compel them to appear as a witness, where they can question him about anything and everything? Is that not in the law now?

**Mr. Tobin:** That is in the clause now. That is what the problem is: it does not provide any guarantee for somebody who is facing a . . .

**Mr. Benjamin:** As a safety assurance, I will support it.

**Dr. Wilbee:** I feel that it is just as good the way it is. I think that we need to recognize that the investigators are human. They are fallible, and their affidavits, done with the best of intentions, are not always going to 100% accurate. I believe that they must always be prepared to be questioned on their findings. Even if they are not assigning guilt, they are going to be drawing conclusions, and they have to be questioned on the basis of their evidence.

I agree that it is not reasonable to expect every investigator to come before the board to tell everything he knows. The affidavits are adequate, but there should be the ability to call those who have written the affidavits to

[Traduction]

comparaître constamment, alors qu'une simple déclaration ou un affidavit pourrait suffire. Selon lui, l'affidavit concernant les constatations concrètes de l'enquêteur pourrait être admissible dans toute procédure, à moins que le tribunal ou le coroner n'ordonne la présence d'un enquêteur. Il a recommandé que sa présence soit requise pour un motif spécial.

**M. Tobin:** Les membres du Comité ont déjà passé outre aux recommandations de M. Sopinka, à propos de questions beaucoup plus fondamentales que celle-ci. Il ne fait guère autorité en la matière.

De plus, la question fondamentale reste sans réponse. Il est évident que l'enquêteur n'est pas en mesure de se prononcer quant à la culpabilité de quelqu'un. L'article 33 est très clair et stipule que tout ce qui peut être présenté, ce sont des observations. Nous avons tous vu, devant une cour de justice, les observations d'un témoin disséquées pour toutes sortes de raisons.

Dans le cas qui nous intéresse, une observation est présentée sous forme d'affidavit. Les mots qui sont importants sont les suivants: «sauf preuve contraire». L'individu doit produire une preuve du contraire. L'observation est en l'occurrence considérée comme une preuve de la vérité. C'est très dangereux, étant donné qu'il n'y pas de droit automatique de contre-interrogatoire.

**M. Benjamin:** Ne sommes-nous pas en train de nous échinier inutilement? Aux États-Unis, dans tout procès au civil ou au criminel intenté à la suite d'un accident, même si l'enquêteur n'est pas tenu de comparaître, si un coroner ou un tribunal lui ordonne de venir témoigner, indépendamment du contenu du rapport, il n'a pas d'autre choix que de comparaître. Je suis d'accord avec le but de l'amendement. Mais les enquêteurs ne sont-ils pas tenus de comparaître devant un tribunal, un coroner ou tout autre instance quasi-judiciaire, s'ils sont sommés de le faire à titre de témoins? Ne peuvent-ils y être interrogés à n'importe quel sujet? N'est-ce pas prévu dans la loi à l'heure actuelle?

**M. Tobin:** C'est prévu dans la disposition actuelle. Voilà le problème: rien ne garantit à quelqu'un qui fait face . . .

**M. Benjamin:** Par mesure de sécurité, je suis d'accord.

**M. Wilbee:** Je pense qu'il vaut mieux maintenir la disposition dans sa forme actuelle. Nous devons reconnaître que les enquêteurs sont des êtres humains. Ce sont des êtres faillibles, et leurs affidavits ne sont pas toujours exacts à cent pour cent, même s'ils ont été préparés avec les meilleures intentions du monde. À mon avis, ils doivent toujours être prêts à voir leurs conclusions remises en question. Même s'ils ne désignent pas de coupables, ils tirent des conclusions, et on doit pouvoir les interroger à ce sujet.

Je reconnais qu'il ne serait pas raisonnable de demander à tous les enquêteurs de se présenter devant le bureau pour venir dire tout ce qu'ils savent. Les affidavits sont une bonne chose, mais on devrait pouvoir convoquer

[Text]

come and be questioned. I think the wording as it is interferes with that.

• 1755

**Mr. Tobin:** It makes it subject to the decision of a court or a coroner. It does not give an individual in question an automatic right to cross-examine the evidence that may or may not be making life very miserable in a legal sense for that individual.

**Dr. Wilbee:** That is written in now, unless the court, coroner or other person so orders.

**Mr. Tobin:** You have to get a court order.

**The Chairman:** Is there any further discussion? I call the question.

It is a tie vote. I am going to follow the precepts of the Chair to maintain the status quo, which is the bill. I must say, I am bothered by the debate. I am for the status quo, which I am usually not, but I am as a chairman. I am bothered by the debate, but voting against the amendment, to maintain the bill.

Amendment negated

Clause 32 agreed to

On clause 29—*Definition of "air traffic control recording"*

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, this amendment, to clause 29 on page 27 reflects a concern we have that the wording in the amendment would provide a court or a coroner provision applicable to the air traffic control recordings, consistent with on-board recordings as per clause 28. Clause 28 has a power-of-coroner provision, but this clause 29 does not. This is the reason for the amendment.

If, however, the power provision is not necessary because the ATC tape is attainable through the Access to Information Act, then I am prepared to withdraw this motion.

**The Chairman:** Could we have an audible answer to that, instead of nodding your heads.

**Mrs. Martin:** Yes, sorry.

**Mr. Keyes:** So that is available. There need not be a power there. Mr. Chairman, I withdraw the amendment.

Clause 29 agreed to

On clause 34—*Regulations*

**The Chairman:** That is a government amendment.

[Translation]

ceux qui les ont rédigés pour les interroger. Je pense que la formulation actuelle empêche cela.

**M. Tobin:** Elle remet cela à la décision d'un tribunal ou d'un coronaire. Elle ne donne pas à la personne en question le droit automatique de remettre en cause la preuve susceptible ou non de rendre légalement parlant la vie très misérable, à cette personne.

**M. Wilbee:** C'est maintenant écrit dans la loi, à moins que le tribunal, le coroner ou la personne compétente ne l'ordonne.

**M. Tobin:** Vous devez obtenir une ordonnance du tribunal.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Je demande le vote.

Le vote est égal. Je vais devoir suivre les préceptes de la présidence et maintenir le statu quo, c'est-à-dire le projet de loi. Je dois dire que la tournure du débat me préoccupe. Je suis en faveur du statu quo, ce qui n'est pas dans mes habitudes, mais je le suis à titre de président. Je suis préoccupé par la tournure du débat, mais je vote néanmoins contre l'amendement pour conserver le projet de loi tel quel.

L'amendement est rejeté

L'article 32 est adopté

Article 29—*Définition «enregistrement contrôle»*

**M. Keyes:** Monsieur le président, cet amendement à l'article 29 de la page 27 vise à faire en sorte que les enregistrements contrôles soient assujettis à une disposition relative au pouvoir du tribunal ou du coroner, tout comme les enregistrements de bord le sont en vertu de l'article 28. L'article 28 comporte une disposition relative aux pouvoirs du coroner, mais pas l'article 29. C'est la raison de l'amendement.

Si, cependant, une telle disposition n'est pas nécessaire parce que les bandes de contrôle de la circulation aérienne peuvent être obtenues grâce à la Loi sur l'accès à l'information, alors je suis prêt à retirer cette motion.

**Le président:** Pourrions-nous avoir une réponse audible à cette question, plutôt que des hochements de tête.

**Mme Martin:** Oui, je m'excuse.

**M. Keyes:** Si les enregistrements sont effectivement accessibles, je ne vois plus la nécessité d'apporter cet amendement. Monsieur le président, je retire ma motion.

L'article 29 est adopté

Article 34—*Règlements*

**Le président:** Il s'agit d'un amendement du gouvernement.



[Texte]

**Mr. Pronovost:** The amendment is to place a requirement on the board to publish its regulations in *The Canada Gazette* for at least 90 days before they become effective.

• 1800

Amendment agreed to

Clause 34 as amended agreed to

Clauses 35 to 39 inclusive agreed to

On clause 40

**Mr. Pronovost:** I move the English version of clause 40 of Bill C-2 be amended by striking out lines 11 and 12 on page 34 and substituting the following:

on-board recordings, communication records and statements, within the

It is only a matter of the French and English versions.

**The Chairman:** It is natural, because it ties into the early amendment.

Amendment agreed to

Clause 40 as amended agreed to

Clauses 41 to 57 inclusive agreed to

On clause 58—*Canadian Aviation Safety Board*

**Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert):** C'est la même chose qu'antérieurement sur les autres points.

**The Chairman:** You had better move the amendment, so we do not misunderstand it.

**Mme Venne:** Je propose que l'article 58 de la version française du projet de loi C-2 soit modifié par substitution, à la ligne 42, page 39, de ce qui suit:

58. (1) Sous réserve des règles générales visées à

Ce sont les mêmes règles générales que celles dont on a parlé antérieurement et en faveur desquelles on a déjà voté.

Amendment agreed to

Clause 58 as amended agreed to

On clause 59—*Inquiries under section 229 of Railway Act*

**Le président:** C'est la même chose.

L'amendement est adopté

Clause 59 as amended agreed to

Clauses 60 to 62 inclusive agreed to

On clause 63—*Comprehensive Review*

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, we had some discussions with the Minister of Transport, and with her consent, to clarify matters, I would ask Mr. Comuzzi, who raised this matter consistently and has a special interest in it, if he would move the amendment. It is the government amendment.

[Traduction]

**M. Pronovost:** L'amendement vise à obliger le bureau à publier ses règlements dans la *Gazette du Canada* au moins 90 jours avant leur rentrée en vigueur.

L'amendement est adopté

L'article 34 tel que modifié est adopté

Les articles 35 à 39 inclusivement sont adoptés

Article 40

**M. Pronovost:** Je propose que la version anglaise de l'article 40 du projet de loi C-2 soit modifiée par substitution, aux lignes 11 et 12, page 34, de ce qui suit:

on-board recordings, communication records and statements, within the

C'est simplement une question de correspondance entre les versions anglaise et française.

**Le président:** C'est normal, puisque c'est lié à l'amendement précédent.

L'amendement est adopté

L'article 40 tel que modifié est adopté

Les articles 41 à 57 inclusivement sont adoptés

Article 58—*Bureau canadien de la sécurité aérienne*

**Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert):** It is the same thing as previously on other points.

**Le président:** Vous feriez mieux de proposer l'amendement, de façon qu'il n'y ait pas de malentendu.

**Mrs. Venne:** I move that the French version of clause 58 of Bill C-2 be amended by striking out line 42 on page 39 and substituting the following:

58. (1) Sous réserve des règles générales visées à

Those are the general rules we spoke of and voted on earlier.

L'amendement est adopté

L'article 58 tel que modifié est adopté

Article 59—*Enquêtes visées à l'article 229 de Loi sur les chemins de fer*

**The Chairman:** It is the same thing.

Amendment agreed to

L'article 59 tel que modifié est adopté

Les articles 60 à 62 inclusivement sont adoptés

Article 63—*Examen complet*

**M. Tobin:** Monsieur le président, nous avons eu certaines discussions avec le ministre des Transports et, avec sa permission, par souci de clarté, j'aimerais demander à M. Comuzzi, qui a soulevé cette question avec insistance et y a donc un intérêt particulier, de proposer l'amendement. Il s'agit de l'amendement du gouvernement.

[Text]

**Mr. Comuzzi:** I move that we strike out line 16 on page 45 and substitute the following therefor:

January 1993, appoint one or more persons

—and by striking out line 30 on page 45 and substituting the following:

on or before January 31, 1994.

**The Chairman:** Do all members understand what Mr. Comuzzi just did? He read off an amendment coming up on page 63, condensing both of them in a very reasonable situation. The amendments to clause 63 on pages 61 and 62 are not being moved in their places. The one to clause 63 has just been read by Mr. Comuzzi.

Amendment agreed to

Clause 63 as amended agreed to

Clause 64 agreed to

**The Chairman:** Shall the schedule carry?

**Mr. Angus:** Do we not have to add the National Energy Board, because of what we did at the beginning?

• 1805

**The Chairman:** I am told that the schedule as carried is all right. This is the amendment on the name, page 64.

**Mr. Angus:** We stepped out of procedure. We actually did that at the beginning.

**The Chairman:** I thought we did, but we stood it to keep everything open.

**Mr. Angus:** We had already agreed to a change. I remember voting against it.

**Mrs. Martin:** That was page 8, Mr. Chairman. We also covered wherever it appears in the English and the French versions and so forth, so it amended the whole bill.

Clause 1 as amended agreed to

**The Chairman:** Shall the title as amended carry?

**Some hon members:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the bill as amended carry?

**Some hon members:** Agreed.

**The Chairman:** Shall I report the bill as amended to the House?

**Some hon members:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the committee order a reprint of Bill C-2 as amended for the use of the House of Commons at report stage?

**Some hon members:** Agreed.

[Translation]

**M. Comuzzi:** Je propose de substituer ce qui suit à la ligne 16, page 45:

En janvier 1993, des personnes chargées de

—et de substituer ce qui suit à la ligne 30, page 45:

plus tard le 31 janvier 1994.

**Le président:** Est-ce que tous les membres comprennent ce que M. Comuzzi vient de faire? Il a lu d'un trait l'amendement énoncé à la page 63, qui se trouve à reprendre, en les condensant, les amendements à l'article 63 proposés aux pages 61, 62. C'est pourquoi nous avons omis de proposer ces deux amendements pour passer tout de suite à l'amendement dont M. Comuzzi vient de faire lecture.

L'amendement est adopté

L'article 63 tel que modifié est adopté

L'article 64 est adopté

**Le président:** L'annexe est-elle adoptée?

**M. Angus:** N'y aurait-il pas lieu d'ajouter l'Office national de l'Énergie, compte tenu de ce que nous avons fait au début?

**Le président:** On me dit que l'annexe adoptée ne pose aucun problème. C'est l'amendement apporté au nom, à la page 64.

**M. Angus:** Nous nous écartons de la méthode adoptée. En fait nous avons étudié la question au début.

**Le président:** Je pensais que nous l'avions fait, mais nous avons décidé de tout laisser ouvert aux changements.

**M. Angus:** Nous avons déjà convenu d'une modification. Je me rappelle avoir voté contre.

**Mme Martin:** C'était à la page 8, monsieur le président. Nous avons aussi vérifié partout où il figure dans les versions anglaise et française du projet de loi, etc. pour modifier tout le projet de loi.

L'article 1 tel que modifié est adopté

**Le président:** Le titre modifié est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le projet de loi modifié est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Dois-je faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le Comité ordonne-t-il la réimpression du projet de loi C-2 modifié pour la Chambre des Communes à l'étape du rapport?

**Des voix:** D'accord



[Texte]

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, do you have enough instructions to report the recommendation that is separate from the bill?

**The Chairman:** That was defeated.

**Mr. Angus:** That was because of the other absence.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, on a point of order, may I, as one of the least cantankerous members of this committee along with yourself, sir, say that I think this has been a real exercise in reform of the standing committees and indeed a pleasure.

**The Chairman:** I must say, Mr. Tobin, colleagues and minister—but I know the minister wants to say something—I think we could not have had a more interesting bill to cut our eye teeth on. I would only hope, although I know things do change, that this type of atmosphere will continue.

**Mrs. Martin:** Mr. Chairman, I want to offer my appreciation and thanks to all members of the committee for their hard work on this bill and for the speed in getting in it through, because it is in the interest of safety of the country. It is good to be able to work together on it. Thank you very much.

**The Chairman:** This committee stands adjourned until 3.30 p.m. tomorrow.

[Traduction]

**M. Angus:** Monsieur le président, avez-vous les instructions voulues pour faire rapport de la recommandation qui est séparée du projet de loi?

**Le président:** Elle a été rejetée.

**M. Angus:** C'est en raison de l'autre absence.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement, puis-je dire, étant, avec vous, monsieur, un des membres les moins contestataires du Comité, que cet examen nous a permis véritablement de mettre en pratique la réforme des comités permanents et que ce fut un plaisir.

**Le président:** Je dois dire, monsieur Tobin, mesdames et messieurs et monsieur le ministre—mais je sais que le ministre veut dire quelque chose—qu'à mon avis nous n'aurions pas pu tomber sur un meilleur projet de loi pour nous exercer. J'ose espérer, mais je sais que les choses changent, que ce genre d'atmosphère continuera de régner.

**Mme Martin:** Monsieur le président, je tiens à féliciter et à remercier tous les membres du Comité pour le travail ardu qu'ils ont accompli au sujet du projet de loi et pour la vitesse avec laquelle ils l'ont examiné, parce qu'il en va de la sécurité du pays. Il est bon de pouvoir travailler ensemble là-dessus. Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** La séance est levée jusqu'à 15h30 demain.





















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

##### *From the Department of Transport:*

Jim Miller, Director General, Strategic Policy;  
Barb Butler, Senior Director, Strategic Policy Development.

#### TÉMOINS

##### *Du ministère des Transports:*

Jim Miller, directeur général, Politiques stratégiques.  
Barb Butler, directeur principal, Développement des politiques stratégique.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Wednesday, June 7, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 13

Le mercredi 7 juin 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

# Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

# Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1989-90: Vote 1 under  
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1989-1990 : Crédit 1  
sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Benoît Bouchard,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Benoît Bouchard,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Guy St-Julien  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Guy St-Julien  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

WEDNESDAY, JUNE 7, 1989  
(16)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

*Acting Members present:* Stan Darling for Guy St-Julien; Joe Fontana for Bob Wood.

*Other Member present:* Ross Belsher, Parliamentary Secretary for the Minister of Transport.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Appearing:* The Honourable Benoît Bouchard, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Glen Shortliffe, Deputy Minister; Michael Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

The Order of Reference dated Friday, April 28, 1989, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1990, being read as follows:

*Ordered,—*That Vote 25 under PRIVY COUNCIL, and Votes 1, 5, 10, 11, 15, 16, 20, 25, 30, 35, 40, 45, L50, 55, 60, 65, 70 and 75 be referred to the Standing Committee on Transport.

The Chairman called Vote 1 under TRANSPORT.

The Minister made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 5:29 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage  
Clerk of the Committee

**PROCÈS-VERBAL**

LE MERCREDI 7 JUIN 1989  
(16)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

*Membres suppléants présents:* Stan Darling remplace Guy St-Julien; Joe Fontana remplace Bob Wood.

*Autre député présent:* Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Aussi présents:* De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

*Comparaît:* L'honorable Benoît Bouchard, ministre des Transports.

*Témoins:* Du ministère des Transports: Glen Shortliffe, sous-ministre; Michael Turner, sous-commissaire, Garde côtière canadienne.

Lecture de l'ordre de renvoi du vendredi 28 avril 1989 ayant trait au Budget des dépenses principal pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1990 est donnée en ces termes :

*Il est ordonné,—*Que le crédit 25 inscrit sous la rubrique CONSEIL PRIVÉ, et les crédits 1, 5, 10, 11, 15, 16, 20, 25, 30, 35, 40, 45, L50, 55, 60, 65, 70 et 75 soient déferés au Comité permanent des transports.

Le président met en délibération le crédit 1 inscrit sous la rubrique TRANSPORTS.

Le Ministre fait une déclaration, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

À 17 h 29, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité  
Ellen Savage

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, June 7, 1989

• 1530

**The Chairman:** Colleagues, we have a quorum to hear evidence and we are here today to discuss the estimates of the Department of Transport.

Take your shots now, gentlemen, and then please leave.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** While we take our shots.

**A voice:** Mr. Bouchard is not here.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** You might want to check that out.

**The Chairman:** I am not for television in committees. Then we start to get so political like the House of Commons, although I was all for television in the House of Commons.

There is a real debate here, but at the moment we have not resolved it. We had a great day yesterday on C-2. We got through C-2, so if you could exclude yourselves, we will get Mr. Bouchard. Thanks very much.

There are many issues, but certainly if the opposition is on its toes they will want the minister back again. I have already asked the minister. The minister has to leave by 5.30 p.m. I suggested to him very cursorily that if he could give us another time, he might get out of here at 5.15 p.m. on the basis that he is back again as soon as possible. That is being worked on, and I will be informed and let you know as soon as possible. We have had a full week, and it would not hurt to have the minister at the beginning, and then get back at him later on.

Welcome, *bienvenue*, Mr. Minister. The sooner we can organize something for another day, assuming we go the distance with you today, the better. There are a few issues that interest members and involve the very challenging Department of Transport, and we will see how things go. You were not the minister involved, but you really have the supremacy, I guess, of the department. You should know from your assistant, Ms Sandra Wood, that this committee, after hours of clause-by-clause deliberation yesterday, concluded its study of Bill C-2, which will be going back to the House tomorrow with the report from the committee.

I have been a chairman of the committee and an opposition critic for too many years, Mr. Minister, and I have never seen a committee work more constructively on a very interesting bill, which does break new ground. I

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 7 juin 1989

**Le président:** Membres du Comité, je constate que le quorum pour recevoir des témoignages est atteint; aujourd'hui, il sera question du budget des dépenses du ministère des Transports.

J'invite les journalistes à quitter la salle après avoir pris les photos nécessaires.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Ensuite ce sera notre tour de viser les témoins.

**Une voix:** Monsieur Bouchard n'est pas présent.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Il faudrait vérifier.

**Le président:** Même si j'ai approuvé que les délibérations de la Chambre passent à la télévision, je trouve que les caméras de télé n'ont pas leur place en comité; cela nous encourage à y faire de la politique partisane.

Au sein de ce Comité, nous avons entamé tout un débat, sans l'avoir encore résolu. Hier, nous avons réussi à terminer notre étude du projet de loi C-2. Je réinviterais les journalistes à quitter la salle. Ensuite, nous pourrions accueillir monsieur Bouchard. Merci.

Étant donné le nombre de questions à l'étude et surtout le zèle de l'opposition, nous allons sans doute inviter le ministre à comparaître de nouveau. Je lui en ai déjà parlé. Il doit nous quitter aujourd'hui à 17:30. Je lui ai très brièvement proposé de nous quitter à 17:15, quitte à recomparaître devant le Comité aussitôt que possible. Nous envisageons donc cette possibilité, et je vous en donnerai des nouvelles aussitôt que j'en aurai. Nous avons eu une semaine occupée. Cette comparution initiale du ministre, suivie d'une autre rencontre plus tard, sera donc sans doute utile aux membres du Comité.

Bienvenue, monsieur le ministre. Même si nous tirons le maximum du temps que vous nous accordez aujourd'hui, nous tenons à prendre rendez-vous pour la prochaine rencontre, le plus rapidement possible. Quelques questions relevant de votre ministère très stimulant revêtent un grand intérêt pour certains membres du Comité. Même si vous n'étiez pas le ministre responsable de certaines décisions, vous êtes quand même responsable de votre ministère. Votre adjointe, Sandra Wood, vous a sans doute informé que ce comité, après avoir longuement examiné le projet de loi C-2 article par article, en a terminé son étude hier et en fera rapport demain à la Chambre.

Monsieur le ministre, depuis les nombreuses années que j'ai présidé des comités et siégé à l'opposition, je n'ai jamais vu un comité qui travaille de façon aussi positive sur un projet de loi aussi intéressant et novateur. Tout en



[Texte]

think you will be proud of the way we worked yesterday, but I do not know if you will be too happy about the way we work today, because we are on estimates, which are more adversarial.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** On a point of order, Mr. Chairman, I would like to urge the minister to be as open and straightforward today and whenever else he appears, as his Minister of State for Transport was when we were dealing with C-2.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. From my exposure to Mr. Bouchard, as the minister and as a colleague, I have always found him to be pretty open, frank, and direct, even though he did not always give me the answers I wanted. We will see how it goes today.

**Hon. Benoît Bouchard (Minister of Transport):** Thank you, Mr. Chairman. I would first like to say that I appreciate that the committee could go through Bill C-2. I also heard that the work that has been done was very good. It has been done very positively. I really appreciate it.

• 1535

Mr. Chairman, I know that the committee could be, not has to be, more adversarial. I will try to answer Mr. Benjamin's concern, because I always try to be straightforward, honest and fair. I will give the answers that I believe have to be given, what is best for Transport Canada and all Canadian citizens.

Monsieur le président, madame et messieurs, je suis heureux d'avoir l'occasion aujourd'hui de m'adresser à vous en tant que ministre des Transports.

J'aimerais au départ vous présenter les fonctionnaires qui m'accompagnent et qui m'aideront éventuellement à répondre à certaines questions. Ce sont le sous-ministre en titre du ministère des Transports, Glen Shortliffe; le sous-ministre adjoint aux Politiques et à la Coordination, Ken Sinclair; le commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, Michael Turner; le sous-ministre adjoint intérimaire, Aviation, Ron Jackson; le directeur exécutif du Groupe d'étude en gestion aéroportuaire, A. Douglas; le sous-ministre adjoint intérimaire, Surface, Chris Wilson; le sous-ministre adjoint aux Finances, Vince Malizia; et le directeur général du Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence, John Rodocanachi.

J'aimerais d'abord, monsieur le président, souligner les principaux faits saillants du Ministère en matière de finances pour 1989-1990. Des dépenses d'exploitation brutes de 3,5 milliards de dollars seront contrebalancées par des recettes nettes de 1,1 milliard de dollars en vertu d'un crédit qui est accordé à Transports Canada pour réduire le besoin de crédits parlementaires. De plus, des recettes d'environ 55 millions de dollars seront créditées au Fonds du revenu consolidé. Ces fonds ne sont pas mis à la disposition de Transports Canada.

Les dépenses d'immobilisation pour 1989-1990 ont été établies à 650 millions de dollars, soit une légère

[Traduction]

étant fier du travail que nous avons accompli hier, vous serez peut-être moins content de notre façon plus partisane d'aborder aujourd'hui le budget des dépenses.

**M. Benjamin: (Regina—Lumsden):** Un rappel au Règlement, monsieur le président: je tiens à inviter le ministre à être aussi franc et ouvert, lors de ses comparutions aujourd'hui et à l'avenir, que l'a été son ministre d'État aux Transports lors de notre étude du projet de loi C-2.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Même si monsieur Bouchard ne m'a pas toujours fourni les réponses que je voulais, je l'ai toujours trouvé, comme ministre autant que comme collègue, assez droit, franc et ouvert. Laissons se dérouler la séance.

**L'honorable Benoît Bouchard (ministre des Transports):** Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord remercier le Comité d'avoir terminé son étude du projet de loi C-2. Moi aussi, j'ai entendu que ce travail est bien fait et s'est accompli de façon très positive. Je vous en remercie sincèrement.

Monsieur le président, je sais que ce Comité n'est pas plus partisan qu'il ne le faut. J'essaie toujours d'être franc, honnête et juste, et j'essaierai de rassurer M. Benjamin. Je fournirai les réponses que je trouve nécessaires au mieux-être de mon ministère et de tous les Canadiens.

Mr. Chairman, madam, gentlemen, I am happy to have the opportunity today to speak to you as Minister of Transport.

I would first like to introduce to you the officials accompanying me, who will assist me if necessary in answering any questions. They are: Glen Shortliffe, Deputy Minister of Transport; Ken Sinclair, Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination; Michael Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; Ron Jackson, Acting Assistant Deputy Minister, Aviation; A. Douglas, Executive Director, Airport Management Studies Working Group; Chris Wilson, Acting Assistant Deputy Minister, Surface; Vince Malizia, Assistant Deputy Minister, Finance; and John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning.

I would now like to outline the highlights of the department's budget for 1989-90. Gross operating expenditures amounting to \$3.5 billion will be offset by net revenue of \$1.1 billion voted to Transport Canada in order to reduce its need for parliamentary allocations. In addition, revenue of approximately \$55 million will be credited to the Consolidated Revenue Fund. This money will not be made available to Transport Canada.

Capital expenditures for 1989-90 have been set at \$650 million, which represents a slight increase over last year

## [Text]

augmentation par rapport à l'an dernier, et sont supérieures de 225 millions de dollars aux dépenses réelles de 1987-1988. Les subventions et contributions demeureront à peu près à 300 millions de dollars par année.

Les versements aux sociétés de la Couronne ont été fixés à peu près au même niveau que les estimations de l'année dernière, soit environ 800 millions de dollars. Un prêt de 17,3 millions de dollars a été consenti au port de Prince Rupert au chapitre des dépenses extrabudgétaires, pour l'aménagement du terminal Fairview.

Nous devons continuer de mettre en application des principes d'efficacité et d'efficience gestionnelles de base dans tous nos programmes ministériels et continuer de trouver des moyens d'accroître et de préserver notre efficience.

En ce qui concerne l'aspect purement financier de la réalisation d'une vaste gamme de programmes d'exploitation, mon Ministère peut se vanter d'avoir assumé une charge supérieure avec des niveaux de ressources qui sont restés essentiellement les mêmes que les années précédentes.

Grâce à une réorientation judicieuse des responsabilités et au regroupement des fonctions administratives communes, le Ministère a réussi à augmenter les ressources destinées aux programmes de la sécurité et de la réglementation, tout en apportant une juste contribution à l'atteinte des objectifs de réduction du déficit.

Lorsque nous envisageons l'orientation du secteur des transports dans les années 2000, nous devons prendre en considération nos responsabilités en matière de sécurité du système de transport ainsi que d'autres facteurs d'incidence, notamment l'évolution du commerce mondial et l'Accord du libre-échange canado-américain, le respect de l'environnement et les restrictions financières imposées par le déficit. Le Canada doit s'adapter à un monde en pleine évolution et s'assurer que le système de transport suivra également les progrès réalisés.

• 1540

I am grateful for the time that has been devoted to Bill C-2. As I said before, I really appreciated the way it was done. I am pleased that issues raised by witnesses and members were reviewed in detail. The amendments adopted by the committee will improve the board's investigative capacity and contribute to a safer transportation system in the future.

As you know, the department's top priority and core operational activity is to ensure a safe national transportation system. Air transportation is an area of high priority. Options are now being developed to deal with congestion problems at Pearson International Airport and Vancouver International Airport. Short-term measures have been introduced to provide temporary

## [Translation]

and an increase of \$225 million over actual expenditures in 1987-88. The level of grants and contributions will remain at approximately \$300 million annually.

Contributions to Crown corporations have been set at roughly the same level as those contained in last year's budget: approximately \$800 million. Under non-budgetary expenditures, a loan of \$17.3 million has been made to the Port of Prince Rupert to develop the Fairview Terminal.

We must continue to apply the basic management principles of effectiveness and efficiency in all our department's programs, and continue to find ways of increasing and maintaining that efficiency.

From a purely financial point of view and considering its vast range of operating programs, my department can be proud of having taken on a greater workload with resource levels that have remained essentially unchanged from previous years.

Thanks to a careful reallocation of responsibilities and a reorganization of shared administrative functions, my department has been able to expand the resources allocated to safety and regulatory programs, while still doing its part in reaching the objective of reducing the deficit.

In looking ahead to transportation in the next century, we must take into account our responsibilities for the safety of the transportation system as well as other relevant factors such as changes in world trade, including the free trade agreement between Canada and the United States, care of the environment, and the financial limitations imposed by the deficit. Canada must adapt to a changing world; similarly, its transportation system must correspond to progress that has been made.

Je vous remercie pour le temps que vous avez consacré à l'étude du projet de loi C-2. Comme je le disais, c'est du travail bien fait. J'ai été content de constater que vous avez traité en profondeur des questions soulevées par les témoins et les membres du comité. Les amendements adoptés par le comité amélioreront la capacité d'enquêter du Bureau et la sécurité future du système des transports.

Vous savez sans doute que l'objectif primordial et l'activité principale de mon ministère est de garantir la sécurité de notre système national des transports, notamment du secteur aérien. Nous envisageons actuellement plusieurs solutions pour régler le problème des embouteillages à l'aéroport international Pearson et à celui de Vancouver. Nous avons mis en oeuvre des



## [Texte]

relief, while strategy for the long term is being developed, especially in Toronto.

Growth and change in air transportation activity have had marked impacts on the need for resources in air traffic control. A strategy is being developed to deal with these resource problems and to meet additional requirements without dramatically reducing the levels of service to the aviation industry.

Negotiations for transfer of federal airports to local authorities and further commercialization of Transport Canada airports will be priorities for the coming year. Another priority area for me is the development of a comprehensive approach to surface transportation in order to achieve system efficiency and effectiveness for the movement of both passengers and freight. The VIA Rail subsidy and branch line rehabilitation changes in the budget are consistent with such an approach.

With respect to rail passenger services, we have decided that Canadians can no longer afford the ever-increasing subsidies which reached \$641 million last year, an average of \$100 per person. Consequently, VIA Rail has been asked to prepare a new business plan that will respect new funding levels established for the next five years. I would like to remind members that the only restriction placed on VIA for its consideration of service options is that it must maintain rail services to truly isolated communities along remote routes.

In the context of an integrated surface transportation policy, the federal government is examining its role and responsibilities vis-à-vis a national highway system. I also want to inform members of the committee that I fully intend to ensure that the National Safety Code regulations for interprovincial trucking are implemented in a uniform manner. Given that transportation safety is the first priority, my department is examining, with industry's full co-operation, the incidence of systems abuse to determine whether a problem exists in Canadian transportation. If necessary, a multi-modal policy will be developed.

The long-term future of the St. Lawrence Seaway and the rational planning of port investment are key issues that must be addressed to ensure the effectiveness and efficiency of our marine system. Grain transportation programs will be examined in the context of the government's trade and agriculture policies.

Voilà donc, brièvement présentés, quelques-unes des grandes questions de l'heure et quelques-uns des défis que nous devons relever à l'aube des années 90. Ce gouvernement a très largement contribué à la mise en

## [Traduction]

solutions à court terme et nous élaborons en même temps des stratégies à long terme, surtout pour Toronto.

Dans le secteur du contrôle aérien, la croissance et la transformation des activités aériennes ont profondément changé les besoins en ressources. Nous élaborerons une stratégie pour résoudre ce problème et satisfaire les besoins en ressources supplémentaires, sans sacrifier le service fourni aux utilisateurs.

Des négociations en vue de transférer des aéroports fédéraux aux autorités locales et une commercialisation suivie des aéroports de Transports Canada constitueront des objectifs prioritaires pour les années à venir. De plus, l'élaboration d'une approche d'ensemble des transports de surface afin d'assurer le transport efficace et efficient des voyageurs et des marchandises revêt un grand intérêt pour moi. Dans ce contexte se retrouvent évidemment les changements budgétaires relatifs aux subventions accordées à VIA Rail et à la remise en état des embranchements.

En ce qui concerne le transport des voyageurs par chemin de fer, nous avons décidé que les Canadiens ne peuvent plus se permettre d'accorder à ce secteur des subventions toujours plus importantes, qui se sont élevées l'an passé à 641 millions de dollars, soit en moyenne 100\$ par personne. Nous avons donc demandé à VIA Rail de dresser un nouveau plan d'exploitation qui respecte les nouveaux niveaux de financement établis pour les cinq prochaines années. Je rappelle aux membres du comité que la seule obligation imposée à VIA Rail est le maintien des services aux collectivités vraiment éloignées.

Dans le cadre d'une politique globale de transport de surface et notamment en ce qui concerne un réseau routier national, le gouvernement fédéral est en train d'examiner le rôle et les responsabilités qu'il convient d'assumer. Aussi, je tiens à informer les membres du comité de mon intention ferme de faire respecter de façon uniforme les règlements du camionnage interprovincial contenus dans le Code national de sécurité. Étant donné la priorité que j'accorde à la sécurité en matière de transport, mon ministère, de concert avec l'industrie, examine actuellement la question des abus concernant les différents systèmes de transport au Canada pour voir si un problème existe. Au besoin, nous élaborerons une politique qui touche tous les moyens de transport.

• 1545

Pour obtenir un système efficace et efficient de transport maritime, il faut aborder deux questions clés: le sort de la voie maritime du Saint-Laurent et une planification raisonnée des immobilisations dans les ports. Par ailleurs, dans le cadre de ses politiques commerciale et agricole, le gouvernement examinera ses programmes de transport des céréales.

Briefly, then, these are some important issues and challenges that we must face as we enter the nineties. Our government has made a considerable contribution in setting up a legislative, political and institutional

[Text]

place d'un cadre législatif, politique et institutionnel permettant l'émergence d'un système de transport moderne. Je suis fier d'être associé à ce grand projet et je sais que je pourrai compter sur l'appui du Comité. Il me fera maintenant plaisir de répondre aux questions.

**The Chairman:** I have just been confronted with a question, and I throw it open to Mr. Malone and committee members. I have just been informed that two other committees, finance and defence, have agreed to a recording of business of the committee. Mr. Malone is chairman of the defence committee. Is that correct?

**Mr. Malone (Crowfoot):** Are you referring to in camera sessions?

**The Chairman:** No, I am referring to public sessions.

**Mr. Angus:** Are you talking about recording by media?

**The Chairman:** For radio only. If there is going to be a debate on it, I am not even going to pursue it. What do members feel about it?

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** It is strictly recording, and it does help note-taking and everything else. I understand two committees have done that. Quite frankly, we have to come to grips with this issue. I do not want any debate on it. When I hear two committees have done it... it is not television, it is recording, which really is just a situation complementary to what our people are doing. If members do not object, then as far as I am concerned I do not mind this being taped. So no objection at this stage? We can talk about it more fully. But I understand the precedent has already been created by two committees.

**Some hon. members:** Agreed.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, just so we do not have on the record something that is not completely accurate, what happened in the Committee on National Defence, which I was chairing, is that media, including television, were in the room. There was some nervousness in the room, but not by committee members. Expressions were made to me that the media were there. Being one who personally is not opposed in any way to them covering an event such as the committee, I just proceeded through the day to see what kind of decorum we had within the room and what kind of interruptions. We went into an in camera session and we talked about it. We have not made a decision. But as long as there is no interruption, there is a probability... We have before us a rule of the House that says there will not be media in the committee. We were simply ignoring that and going forward—

**The Chairman:** Which is what I feel we can do today with sound. So it is being recorded. If there are no objections, we will consider fully in a work session where we should go from there. But it is being recorded. So everyone knows that. So govern yourselves accordingly, media. We are such reasonable people.

[Translation]

infrastructure that will allow a modern transportation system to evolve. I am proud to be associated with this significant endeavour, and I know that I can count on the support of this committee. I would now be happy to answer any questions you may have.

**Le président:** On vient de me poser une question que je soumettrai à M. Malone et aux autres membres du comité. On me dit que deux autres comités—celui des finances et celui de la défense—ont autorisé les journalistes à enregistrer leurs délibérations. Monsieur Malone, vous présidez le Comité de la défense; est-ce exact?

**M. Malone (Crowfoot):** Voulez-vous parler des séances à huis clos?

**Le président:** Non, je parle des séances publiques.

**M. Angus:** Est-il question d'enregistrement par les journalistes?

**Le président:** Oui, mais seulement pour la radio. Si vous voulez débattre longuement la question, je mets fin à la discussion. Qu'en dites-vous?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Il ne s'agit que de l'enregistrement sonore; c'est utile pour la prise de notes. Je crois comprendre que deux comités l'ont déjà autorisé. Écoutez, je veux qu'on se décide. Je ne veux pas en discuter plus longuement. Deux comités l'ont déjà autorisé. Il ne s'agit pas de télévision, mais simplement d'enregistrement sonore; nos délibérations sont déjà enregistrées à nos propres fins. Si les membres du comité ne s'opposent pas à l'enregistrement, moi je suis d'accord. Vous êtes d'accord? Nous pouvons en discuter plus tard, mais rassurez-vous, deux comités ont déjà créé un précédent.

**Des voix:** D'accord.

**M. Malone:** Monsieur le président, j'aimerais apporter certaines précisions. Quelques journalistes de la télévision et des autres médias étaient présents à la réunion du Comité de la défense que je présidais. Certaines personnes présentes—mais non les membres du comité—étaient nerveuses. On m'a fait remarquer la présence des médias. Personnellement, je ne m'oppose nullement à ce que les médias couvrent les délibérations des comités. J'ai donc laissé la séance se dérouler, pour voir s'il allait y avoir des interventions inappropriées ou des interruptions. Nous avons discuté de cette question à huis clos, sans prendre de décision. Cela dit, et s'il n'y a aucune interruption, il est probable... En effet, nous avons fait fi du Règlement de la Chambre qui exclut les journalistes des délibérations du comité...

**Le président:** Et je me permets d'autoriser l'enregistrement sonore aujourd'hui. Si vous êtes d'accord, donc, on enregistre nos délibérations en ce moment. Nous étudierons lors d'une séance ultérieure la meilleure procédure à suivre à l'avenir, mais je vous avertis qu'en ce moment, on enregistre nos délibérations.







































































[Texte]

were to set up a system, which was set up, and now they are not required for the operating of that system.

**Mr. Bouchard:** Mr. Keyes, are you not satisfied with the answer?

**Mr. Keyes:** No, you can continue.

**Mr. Bouchard:** I am looking here at figures regarding the inspectors in terms of transportation of dangerous goods, and they have gone from 30 in 1984-85 to 51 for 1989-90. When we talk about "safer", that is what we are talking about.

**Mr. Keyes:** The allocations to the provinces have been—

**Mr. Bouchard:** No, allocations for transportation of dangerous goods inspectors have been increased dramatically from 1984-85 to 1989-90.

**Mr. Keyes:** Can I table this question with the minister then, and have a response on those figures?

On page 14 of your speech you say "a further commercialization of Transport Canada". What is your definition of the term "commercialization"? Are we talking about selling off airports to local airport authorities or municipalities?

**Mr. Bouchard:** No, it is what I said before. It is what we call the transfer of management to local authorities, which does not involve any provincial or municipal government. That means we will not transfer the assets; we will have just a process where the airport is. We will have a lease between Transport Canada and a local authority. A local authority is a group of people who have the responsibility of managing the commercial side of the airport but not the safety side. We believe it could be a good impetus to the economic development of the region, and it could also have a management that will interest much more people in the community.

• 1710

**Mr. Keyes:** Am I to understand then that you are not transferring the assets but the operational deficits of all these airports?

**Mr. Bouchard:** No. We started negotiations with four airports—Vancouver, Calgary, Edmonton and Montreal. We will negotiate for at least one year, because we have all the collective agreements with the unions and so on, and there are a lot of guarantees that have to be given. If we reach an agreement, Mr. Keyes, it does not mean we will automatically transfer. We are under negotiation.

**Mr. Keyes:** I am not going to belabour Mr. Benjamin's point. I have just one last question. On page 17 you say "The federal government is examining its role and

[Traduction]

finalement pas eu besoin. Nous avons donc prévu des fonds pour mettre sur pied un système, ce qui a été fait, mais pour son administration, les provinces n'ont pas besoin d'argent.

**M. Bouchard:** Monsieur Keyes, êtes-vous satisfait de la réponse?

**M. Keyes:** Non, vous pouvez poursuivre.

**M. Bouchard:** J'ai sous les yeux des chiffres concernant les inspecteurs affectés au transport des produits dangereux; leur nombre est passé de 30 en 1984-1985 à 51 en 1989-1990. Voilà pourquoi on parle de transport plus sécuritaire.

**M. Keyes:** Pourtant, les fonds versés aux provinces ont été. . .

**M. Bouchard:** Non, les fonds alloués pour les inspecteurs du transport des produits dangereux ont augmenté sensiblement entre 1984-1985 et 1989-1990.

**M. Keyes:** Je demande au ministre de prendre note de cette question et de m'expliquer ultérieurement ces chiffres.

À la page 14 de votre allocution, vous parlez d'«une plus grande commercialisation de Transports Canada». Quelle est votre définition de «commercialisation»? Est-ce qu'on envisage de vendre les aéroports aux administrations locales des aéroports ou aux municipalités?

**M. Bouchard:** Pas du tout, je l'ai déjà expliqué. C'est ainsi qu'on désigne la cession de la gestion aux autorités locales, mais cela ne concerne pas du tout les gouvernements provinciaux ou municipaux. Nous ne cédon pas les actifs. C'est simplement qu'il y aura un bureau d'administration sur place, dans les aéroports. Un bail liera Transports Canada et les autorités locales. Les autorités locales auraient la responsabilité de la gestion commerciale de l'aéroport mais ne seraient pas chargées des questions de sécurité. Ce régime pourrait stimuler le développement économique de la région tout en permettant une administration plus rapprochée de la collectivité locale.

**M. Keyes:** Dois-je en conclure que vous n'allez pas faire le transfert des actifs de tous ces aéroports mais plutôt de leur déficit de fonctionnement?

**M. Bouchard:** Non. Nous avons entamé des négociations avec quatre aéroports, ceux de Vancouver, de Calgary, d'Edmonton et de Montréal. Les négociations vont durer au moins un an compte tenu des conventions collectives avec les syndicats etc. et de toutes les garanties qui sont nécessaires. Si nous parvenons à conclure un accord, monsieur Keyes, cela n'implique pas le transfert automatique. Tout cela sera réglé dans les négociations.

**M. Keyes:** Je ne veux pas trop insister sur le point de monsieur Benjamin. Il me reste une dernière question. A la page 17 vous dites que «le gouvernement fédéral

## [Text]

responsibilities vis-à-vis a national highway system". Can the minister assure me and my colleagues today that no consideration is being given to reducing funds to federal-provincial cost sharing arrangements vis-à-vis the national highway system?

**Mr. Bouchard:** No, we could not, because those agreements are already signed with the provinces that have those agreements—for example, Newfoundland, P.E.I., and so on.

**Mr. Keyes:** I think the minister knows what I am getting at here. When those agreements lapse, are we talking about a reduction? Can you assure us there will be no reduction?

**Mr. Bouchard:** But we have to respect the operation. The provinces have to expend the money within the fiscal year. You know that highways management is not federal. We give money, but the management is done by the provinces, and I believe the provinces have to expend the money. You ask if we can guarantee that it will not be lapsed. I am not aware that it has been done, or if it has been done, once again, it is because it was not expended by the provinces within the period of time, or it had to be done.

**Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert):** Merci, monsieur le président. Bonjour, monsieur le ministre. Dans mon comté, le problème que pose VIA Rail est différent. Les gens se plaignent d'insomnie à cause de VIA Rail. Le sifflement des trains les dérange énormément et je passe mon temps à communiquer avec le CN. Enfin, les problèmes ne sont pas les mêmes partout.

J'ai entendu à plusieurs reprises que des employés de VIA Rail ont droit à une indemnité de départ allant jusqu'à cinq ans. J'aimerais savoir, premièrement, si ces informations sont vraies, et, deuxièmement, quel est le pourcentage de ceux qui sont éligibles à une aussi forte indemnité?

**M. Bouchard:** Il y a effectivement des conventions collectives de signées avec les différents syndicats. Il y en a plusieurs qui gèrent les employés de VIA Rail et de la corporation elle-même. Effectivement, il y a des conventions collectives qui sont généreuses. Le cas le plus typique, le plus évident, est celui de Terre-Neuve où nous avons signé, l'an dernier, une entente pour éliminer tout transport ferroviaire.

Je ne sais pas si c'est de l'ordre de quatre ou cinq ans précisément. Je préférerais, monsieur le président, retenir ma réponse pour pouvoir donner l'information précise. Mais, en cas de mise à pied, je dis bien en cas de mise à pied, puisqu'on sait très bien qu'aucune décision n'est prise, si cela se produisait, dans plusieurs des ententes négociées il y a de très bonnes primes de séparation; il y a même des garanties qui vont jusqu'à l'âge de la retraite dans certains cas.

Il y a des transferts possibles d'employés de VIA Rail chez CN; des gens ont gardé certaines priorités avec le

## [Translation]

examine son rôle et ses responsabilités en ce qui concerne un réseau routier national». Le ministre peut-il nous assurer aujourd'hui qu'on n'envisage pas la réduction des crédits prévus pour le partage des coûts entre le gouvernement fédéral et les provinces dans le cadre d'un réseau routier national?

**M. Bouchard:** Non, nous ne pourrions pas le faire car les accords sont déjà signés avec les provinces avec lesquelles nous avons pris ces arrangements—par exemple, Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard etc.

**M. Keyes:** Je pense que le ministre comprend où je veux en venir. A l'expiration de ces accords y aura-t-il une réduction? Pouvez-vous m'assurer qu'il n'y en aura pas?

**M. Bouchard:** Il faut respecter la procédure. Les provinces doivent dépenser l'argent au cours de l'exercice. Vous savez que la voirie ne relève pas de la compétence fédérale. Nous accordons de l'argent mais ce sont les provinces qui administrent et ce sont elles qui doivent dépenser l'argent. Vous me demandez si nous pouvons donner des garanties que le solde des crédits ne peut pas être reporté. Je ne connais pas de cas semblables, mais si des crédits deviennent périmés, c'est parce qu'ils n'ont pas été dépensés par les provinces dans le délai prévu.

**Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert):** Thank you, Mr. Chairman. Good afternoon, Mr. Minister. In my constituency the problem posed by VIA Rail is of a different order. People are complaining about sleepless nights because of VIA Rail. They are bothered a great deal by the train whistles and I spend my time corresponding with the CN. It goes to show that problems are not the same everywhere.

On several occasions I have heard that VIA Rail employees are entitled to up to five years' severance pay. First of all, I would like to know whether this information is correct; and secondly, what percentage of employees are entitled to such generous compensation.

**Mr. Bouchard:** There are a number of collective agreements with the different unions. Several of them apply to VIA Rail employees and the corporation itself. It is a fact that some collective agreements are generous. The most obvious case is that of Newfoundland, where last year we signed an agreement to do away with rail transport.

I do not know whether it amounts to exactly four or five years. I would prefer, Mr. Chairman, to look into the matter and obtain accurate information. But in the event of layoffs, and I wish to emphasize that no decision has yet been taken, but should layoffs occur, a number of the negotiated agreements make generous provisions for severance pay, some of them even apply up to retirement age.

There is also the possibility for VIA employees to transfer to the CN, where they have retained a certain



[Texte]

Canadien National. Mais, encore une fois, tout dépend de chacune des conventions collectives.

**Mme Venne:** Je voudrais parler de l'aéroport de Saint-Hubert. Je me sens toujours un peu, non pas gênée, mais j'ai toujours peur qu'on me tombe dessus quand je demande quelque chose pour Saint-Hubert depuis que j'ai obtenu l'agence spatiale. Mais, je vais quand même vous poser ma question. Un transporteur veut construire un terminal à Saint-Hubert, à ses frais. Il louera le terrain de Transport Canada, payera son bail comme tout le monde, mais en plus, j'ai entendu des fonctionnaires dire que Transports Canada voulait une redevance sur les activités du terminal et sur les concessions. Je sais que normalement on paie une redevance à Transports Canada lorsque le bâtiment lui appartient, mais je me demande si la règle est aussi rigide ou s'il est possible de procéder autrement.

[Traduction]

priority. But once again, it depends on the collective agreements.

**Mrs. Venne:** I would like to talk about the Saint-Hubert airport. I will not say I feel awkward, but I am always afraid that I am going to get more than I bargained for when I request something for Saint-Hubert, since we got the Space Agency. But nonetheless, I will put my question. A carrier wants to build a terminal in Saint Hubert at his own cost. The land would be rented from Transport Canada with payments made according to the lease as for other companies, but I have been informed that Transport Canada officials also want to charge a fee for terminal activities and concessions. I know that the normal practice is to pay a fee to Transport Canada when the building belongs to the department, but I wonder whether the rule is as rigid as it seems or whether another procedure might be possible.

• 1715

**M. Bouchard:** Premièrement, j'aimerais profiter de l'occasion pour signaler, madame Venne, que Saint-Hubert fait partie de la région de Montréal, contrairement à ce qu'on a entendu à la Chambre des communes cet après-midi. Je pense que pour l'ensemble des Québécois, quand on parle de Longueuil, de Saint-Hubert, ou de Laval, on entend la grande région économique de Montréal. Situer l'agence spatiale à Saint-Hubert ne nous donne pas du tout l'impression qu'on est en dehors de Montréal.

**Mr. Bouchard:** First of all, I would like to take the opportunity to point out, Mrs. Venne, that Saint Hubert is part of the Montreal area, in spite of the assertions to the contrary we heard in the House of Commons this afternoon. I think that when Quebecers hear about Longueuil, Saint Hubert or Laval, they immediately think of the Greater Montreal economic region. Locating the Space Agency in Saint Hubert is not seen as putting it outside Montreal.

Dans le cas de l'aéroport, je suis au courant des tentatives pour établir un service privé de passagers entre Saint-Hubert et certaines régions du pays. Transports Canada donne l'autorisation de construire sa propre aérogare comme c'est le cas à Toronto avec ce qu'on appelle le *Terminal 3* où les propriétaires auront des redevances à payer à Transports Canada.

As far as the airport is concerned, I am aware of the attempts to set up a private passenger service between Saint Hubert and certain parts of the country. Transport Canada does grant authorization for the construction of air terminals, as they did in Toronto with Terminal 3, and the owners are required to pay a fee to Transport Canada.

Pour m'orienter dans le sens des questions posées plus tôt, à savoir que si on investit dans une infrastructure, pour nous permettre de payer l'ensemble du système, de plus en plus, Transports Canada tentera de récupérer ses frais. Je pense que c'est normal. Tant au niveau des compagnies aériennes que des propriétaires d'aérogares comme celles de Toronto, et éventuellement Saint-Hubert; c'est une politique que Transports Canada mettra de plus en plus de l'avant.

To go back to the previous question about our investments infrastructure as part of the costs of an overall system, Transport Canada will be making an increasing effort to recover its costs. I think that is only normal. This policy applies to airlines, as well as to the owners of terminals such as the one in Toronto, and possibly in Saint Hubert there will be greater emphasis on this approach.

Ce n'est donc pas un précédent. La mesure s'appliquera avec le Terminal Trois, à Toronto. De plus en plus, Transports Canada verra à récupérer les coûts que représentent les opérations auprès des compagnies aériennes et de l'entreprise privée.

So this is not a precedent. The measure will apply to Terminal 3 in Toronto, with Transport Canada recovering an increasingly greater part of the operating costs incurred on behalf of airlines and private companies.

**Mr. Fontana (London East):** Mr. Chairman, I am sure the minister did not intentionally want to miss out on another option that is available to his department in air transportation, London, Ontario, where in fact all the infrastructure is there, it is under-utilized, we have all the runways, the radar, and the passenger facilities. He would not have to spend a red dime essentially to solve his

**M. Fontana (London-Est):** Monsieur le président, je suis sûr que le ministre n'a pas voulu négliger délibérément une autre option pour les transports aériens, c'est-à-dire London en Ontario où il existe déjà tous les équipements, nous avons les pistes, le radar et les installations pour passagers, tout cela étant sous-utilisé. Il pourrait régler ses problèmes à l'aéroport Pearson sans



[Text]

problems at Pearson. I am sure he has that report, or will have it as soon as possible.

I have to tell you, Mr. Minister, after reading your speech and hearing what you had to say, I am very disappointed. I think there is a systematic dismantling of the federal infrastructure in the transportation network in this country.

**An hon. member:** Hear, hear!

**Mr. Fontana:** If you look at what you have said and what your speech talks about, not only in rail service but in airports, in highways, it seems to me your federal responsibility—in this great country, if anything keeps us together, it is the transportation networks—reeks of point after point of dismantling of the infrastructure.

Let me give you a case in point. My colleague has talked about transferring the authority to the localities for airports. Very few airports in this country actually make any money. There may be two or three. I suggest to you, based on transferring those operational responsibilities, such as management and the commercialization of those airports. I understood you to say safety and security will still be the responsibility of Transport Canada. But let me tell you, the bottom line is that you want to get rid of the deficits those airports incur.

Secondly, how can you assure this country that you have a comprehensive view of the transportation needs of the country when you tell VIA Rail before the fact, before the report, that they have \$500 million less to play with, therefore they should give you their operational or business plan after the fact? Surely you know if you cut \$500 million, that is going to mean reduced service across this country.

With provincial highways, you just indicated there are agreements with the provincial governments. Well, we know what you have just indicated: that by forcing people off the rails and onto the highways, which are a provincial responsibility, the federal government again wants to wash its hands of any federal responsibility in cost of transportation, and therefore in transfer payments.

• 1720

Mr. Minister, could you please come clean with this committee and give us the vision that you have for this country in terms of transportation?

**Mr. Bouchard:** The first part of my vision will be that your party had a problem with the provinces because you never respected the authority of the provinces where it had to be done. First of all, the roads—

**Mr. Fontana:** The federal government speaks—

**Mr. Bouchard:** I will let you speak—

**The Chairman:** He is answering the question, Mr. Fontana.

[Translation]

dépenser un sou. Je suis sûr qu'il a déjà le rapport ou qu'il l'aura bientôt.

Je dois vous dire, monsieur le ministre, qu'après avoir lu votre discours et entendu vos commentaires, je suis très déçu. Il me semble qu'on est en train de démanteler systématiquement l'infrastructure fédérale pour le réseau canadien des transports.

**Une voix:** Bravo, bravo!

**M. Fontana:** En se reportant à vos remarques et à vos discours non seulement sur le service ferroviaire mais sur les aéroports et les routes, malgré la responsabilité fédérale de maintenir le lien entre les grandes régions canadiennes—et c'est bien à cela que servent les réseaux de transport—on voit que vous cherchez à démanteler un élément après l'autre de l'infrastructure.

Je vous donne un exemple. Mon collègue a parlé du transfert de la responsabilité des aéroports aux autorités locales. Il y a très peu d'aéroports canadiens qui sont rentables. Il y en a peut-être deux ou trois où l'administration commerciale offre certaines possibilités de bénéfices. Si je vous ai bien compris, la sécurité va continuer à relever de Transports Canada. Mais en fin de compte, vous cherchez à vous débarrasser du déficit que représente le fonctionnement de ces aéroports.

Pour passer à un autre sujet, comment pouvez-vous assurer les Canadiens que vous avez une vue globale de nos besoins nationaux en matière de transport quand vous informez VIA Rail, avant même la publication du rapport, que son budget sera diminué de 500 millions de dollars avec tout ce que cela suppose comme ajustement de leurs activités? Vous devez tout de même savoir qu'une réduction de 500 millions de dollars signifie une diminution des services.

Au sujet des routes provinciales. Vous venez de parler des accords avec les gouvernements provinciaux. Eh bien, encore une fois, en obligeant les gens à renoncer au train et emprunter les routes, qui relèvent de la responsabilité provinciale, le gouvernement fédéral cherche à se débarrasser des coûts que représentent les transports, notamment les paiements de transfert.

Monsieur le ministre, pourriez-vous être franc avec le comité et nous dire comment vous envisagez les transports dans ce pays?

**M. Bouchard:** En premier lieu, je vois que votre parti avait des ennuis avec les gouvernements provinciaux parce qu'il ne respectait leurs pouvoirs. Tout d'abord, pour ce qui est des routes. . .

**M. Fontana:** Le gouvernement fédéral parle. . .

**M. Bouchard:** Je vais vous laisser la parole. . .

**Le président:** Il est en train de répondre à la question, monsieur Fontana.

[Texte]

**Mr. Bouchard:** The roads are the responsibility of the provinces. We will not change that, we will respect that. I met Mr. Fulton in Toronto the other day, and if there is any agreement we can reach we will, but we will first respect that authority.

You are talking about airports. I do tell you that when you look at all the resources we have put into the safety side, and I can give you the figures if you need to have some, you will realize that we have expended a lot of money.

You moved from airports to VIA Rail. The question is that of course there is a deficit. Of course there is a debt and we will deal with that. Otherwise, once again we will face exactly what we do not want to face in 5 or 10 years. But the question is, Transport Canada will expend the money that it can afford. It cannot afford that much money in a system that we consider one of the safest in the world, as well in rail transportation and air and roads, highways, and so on. We have a safe transportation system, which could be improved; it always could be improved, but by and large we believe we have a good system.

We have more than \$3 billion that will be put in the system, and it does not mean that the next... it will not be more. Once again, the question has to be dealt with in the perspective that we have to expend the money we can. We will not continue to do what has been done before—to put more and more and more money, not having in mind where the money will come from. It is the fact that we spend, and that is why there is a \$360-billion dollar debt.

**Mr. Fontana:** Well, Mr. Minister, then let me put it to you this way. You talk about priorities, and I would like to understand that essentially what you are going to do by shutting down VIA Rail is either put people in the air if they can afford to fly or force them onto the highways with cars if they can afford to buy them.

Let me ask you, just in terms in priorities, you are going to spend \$500 million for an ice-breaker for the Arctic, the *Polar 8*. Now, could I ask you, is that far more important than helping each and every community across this country in terms of rail service that they need, in terms of priorities?

**Mr. Bouchard:** Very good question. You would have to explain that to the people of British Columbia, sir.

**Mr. Fontana:** I am not talking about British Columbia, I am talking about Canada.

**Mr. Bouchard:** You would have to say to the people of B.C. that an ice-breaker for your party—that is what I understand, because you are from the Liberal Party... I have to understand the ice-breaker is less important than VIA Rail. You will have to say that, and I hope it will be reported across the country, that for your party, the ice-breaker has to be shut down. It is exactly what I expected to hear for many, many months.

**Mr. Fontana:** Mr. Minister, I am asking you to—

[Traduction]

**M. Bouchard:** Les routes relèvent des gouvernements provinciaux. Nous n'allons pas changer cela. J'ai rencontré M. Fulton à Toronto, l'autre jour, et si nous pouvons nous entendre, tant mieux, mais nous allons tout de même respecter ce pouvoir des provinces.

Vous parlez des aéroports. Je peux vous assurer que quand on voit toutes les ressources que nous investissons dans la sécurité, et je peux vous citer des chiffres si vous insistez, on se rend compte que c'est beaucoup d'argent.

Passons maintenant à VIA Rail. Évidemment, il y a un déficit et une dette. Il nous faut régler ces problèmes. Sinon nous aurons les mêmes problèmes dans 5 ou 10 ans. Transports Canada va engager des fonds en fonction de ses moyens. Il n'a pas les moyens d'injecter trop d'argent dans un système que l'on considère comme étant l'un des plus sécuritaires au monde, qu'il s'agisse de transport ferroviaire, aérien, routier, ou autre. Notre réseau de transports est sûr même si l'on peut évidemment l'améliorer.

Nous allons donc investir quelque 3 milliards de dollars dans le système, ce qui ne veut pas dire que l'an prochain, ce ne sera pas davantage. Là encore, il ne faut pas oublier que nous ne dépenserons que ce que nous avons les moyens de dépenser. Il ne faut plus dépenser sans compter. Néanmoins, nous dépensons, et c'est pourquoi nous avons une dette de 360 milliards de dollars.

**M. Fontana:** Monsieur le ministre, je vais vous poser la question autrement. Vous parlez de priorité et j'essaie essentiellement de comprendre ce que vous allez réaliser en supprimant VIA Rail. Est-ce que vous allez encourager les gens à utiliser le transport aérien s'ils en ont les moyens ou à utiliser l'automobile s'ils en ont aussi les moyens.

Vous avez l'intention de dépenser 500 millions de dollars pour un brise-glace dans l'Arctique, le *Polar 8*. Est-ce que cela est beaucoup plus important que de s'assurer que toutes les petites localités canadiennes sont desservies par le train?

**M. Bouchard:** Très bonne question. Il faudrait que vous vous expliquiez avec les gens de la Colombie-Britannique.

**M. Fontana:** Je ne parle pas de la Colombie-Britannique, je parle du Canada.

**M. Bouchard:** Vous devriez tout de même expliquer aux gens de la Colombie-Britannique que, pour votre parti, puisque vous êtes libéral, un brise-glace, c'est moins important que VIA Rail. C'est bien ce que vous voulez dire. J'espère qu'on répétera à travers le pays, que pour le Parti libéral, un brise-glace est inutile. Voilà ce que j'espère entendre depuis des mois déjà.

**M. Fontana:** Monsieur le ministre, je vous demande...



[Text]

**The Chairman:** Quit being such a parochial parish pump politician and answer the question.

**Mr. Tobin:** No, no, no, no.

**Mr. Bouchard:** Mr. Tobin, I will repeat what he said: Do you believe that it is more important to build an ice-breaker rather than to keep the money on VIA Rail?

**Mr. Tobin:** You are not used to—

**Mr. Bouchard:** Answer the question.

**Mr. Tobin:** —parochial politics, and do not be calling a minister of the Crown—

**The Chairman:** Actually Mr. Fontana's time is over, and it certainly is over now, Mr. Tobin. I have Mr. Atkinson.

**Mr. Angus:** Point of order, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I am watching the clock and I wanted to give notice while the minister is still here of my intention. At the appropriate moment, I will move a motion that if adopted by this committee and later adopted by the House would reduce the minister's salary and motorcar allowance to \$1 from the current \$48,000, as a means of expressing dissatisfaction with the government decision.

I did not want to do that after you left, Mr. Minister; I want to let you know what my intentions were. At the appropriate time I will move that.

**The Chairman:** Okay, thank you. I have Mr. Atkinson and you are on. I am sorry, Mr. Langlois, you are not going to get on because the minister has to leave at 5.30 p.m.

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** At the risk of being called parochial, and I believe it was a pump politician, I wanted to say to the minister that as far as the St. Lawrence Seaway Authority and adding to the national infrastructure, I am glad to see the \$26.9 million included in the estimates. I want to ask him... I forget, how long is that program to continue for the rehabilitation of the Welland Canal?

• 1725

**Mr. Shortliffe:** This is the last year.

**Mr. Atkinson:** This is the last year, okay. In terms of the St. Lawrence Seaway system itself, there has been some indication by ship owners that they are committing their ships to coastal areas and not to the seaway itself because of the uncertainty. They feel if there is a bumper grain crop this year, there may be some demand for the boats. I realize that the free market has to determine what is going to happen in this particular situation. Does it cause you any difficulty that there may not be sufficient ships if there is a bumper grain crop this year?

**Mr. Bouchard:** Last year we met with a group of people from eastern Canada who were particularly worried about that question. The crop last year was very bad and

[Translation]

**Le président:** Cessez de jouer au plus fin et répondez à la question.

**M. Tobin:** Non, non, non.

**M. Bouchard:** Monsieur Tobin, je vais répéter ce qu'il a dit. Croyez-vous qu'il est plus important de construire un brise-glace que d'investir dans VIA Rail?

**M. Tobin:** Vous n'avez pas l'habitude. . .

**M. Bouchard:** Répondez à la question.

**M. Tobin:** . . . des querelles de clocher et n'appellez pas un ministre de la Couronne. . .

**Le président:** En fait, le tour de M. Fontana est terminé, monsieur Tobin. C'est au tour de M. Atkinson.

**M. Angus:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je vois passer l'heure et je tiens à aviser le ministre de mon intention tandis qu'il est encore avec nous. Au moment voulu je vais proposer une motion qui, si elle est adoptée par le comité et plus tard par la Chambre, réduira le salaire du ministre et son allocation automobile à 1\$ au lieu de 48,000\$. Ce sera ma façon d'exprimer que je désapprouve la décision gouvernementale.

Je ne voulais pas dire cela après votre départ, monsieur le ministre. Je voulais que vous sachiez quelles sont mes intentions. Je vais proposer cette motion au moment opportun.

**Le président:** Bien, merci. Monsieur Atkinson, c'est à vous. Je suis désolé, monsieur Langlois, mais vous n'aurez pas droit à un tour car le ministre doit partir à 17h30.

**M. Atkinson (St. Catharines):** Au risque d'être accusé d'esprit de clocher, je tiens à dire au ministre que pour ce qui est de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et de l'infrastructure nationale, je suis heureux de voir qu'on prévoit à cet effet 26.9 millions de dollars dans le budget des dépenses. Je voulais lui demander... Combien de temps encore doit se poursuivre le programme de remise en état du canal Welland?

**M. Shortliffe:** Nous en sommes à la dernière année.

**M. Atkinson:** La dernière année, très bien. Quant à la voie maritime du St-Laurent elle-même, des propriétaires de navires ont fait savoir qu'ils préféreraient que leurs bâtiments restent sur les côtes plutôt que de s'engager sur la voie maritime en raison des incertitudes. Ils pensent qu'en cas de récolte exceptionnelle cette année, la demande de bateaux pourrait être forte. Je comprends que c'est au marché de déterminer librement ce qui va se passer dans cette situation. Craignez-vous qu'il n'y ait pas suffisamment de navires au cas où nous aurions une excellente récolte cette année?

**M. Bouchard:** L'an dernier, nous avons rencontré un groupe de personnes de l'Est du Canada que cette question préoccupait beaucoup. La récolte de l'an dernier



[Texte]

everybody hopes it will not be the case this year. The grain that will be transported by east versus western Canada is totally decided by the Wheat Board. The board has to make the decision in the interest of the producers. There is no decision by Transport Canada at that level.

I know that there was a request by this same group from shippers and so on that we could put a kind of quota at seven million tonnes. At the same time, we have a kind of negative reaction to that perspective from western Canada. Once again, it should be the decision of the producers versus the Wheat Board. But we are trying to monitor that with Agriculture, with Mr. Mayer, the Minister of the Wheat Board, and we hope that we can find a satisfactory decision.

**Mr. Atkinson:** At the risk of being called a shill, the St. Lawrence Seaway Authority, especially the Welland Canal operations, has done a great deal to diversify and realize the tourist potential of the Welland Canal, and in that regard it has done a lot to make that a more viable institution. I hope it will be given encouragement and it will continue in the diversification, especially in the tourism area.

**The Chairman:** We are trying to arrange another meeting with the minister. There have been intensive consultations with the minister's staff. He is going to be out of town two days next week, and there are also two Cabinet meetings next week. However, the meeting is definitely on for the week after. I will be in touch with the committee as soon as we get confirmation.

I have received your notice, Mr. Angus. I appreciate your not taking the time to argue it. You know the thought of the Chair.

**Mr. Angus:** Actually, Mr. Chairman, I was giving notice, thinking that we would go past 5.30 p.m.

**The Chairman:** I would not mind it before the press. . . You know what is going to happen to the motion.

**Mr. Angus:** Well, I do not prejudge, Mr. Chairman.

**The Chairman:** You actually educated the Chair, because we found out where the minister's pay comes from, and it does not come from the estimates; it comes from the Salaries Act. Therefore, this motion will be out of order when we argue it.

Thank you very much, colleagues, for your co-operation and for the work we have done this week. Have a good weekend. The committee stands adjourned.

[Traduction]

était très mauvaise et tout le monde espère que ce ne sera pas le cas cette année. La Commission du blé sera la seule à décider si les céréales seront transportées de l'est plutôt que de l'ouest du Canada. Elle prendra sa décision dans l'intérêt des producteurs. Transports Canada n'intervient nullement à ce niveau.

Je sais que ce même groupe, des expéditeurs et d'autres, ont demandé que nous envisagions de fixer une sorte de contingent de 7 millions de tonnes. Mais cette possibilité n'a pas bien été accueillie dans l'Ouest. Encore une fois, ce sera aux producteurs d'en décider avec la Commission du blé. Mais nous essayons de voir ce qu'il en est avec le ministère de l'Agriculture, avec M. Mayer, le ministre de tutelle de la Commission du blé et nous espérons pouvoir parvenir à une solution satisfaisante.

**M. Atkinson:** Au risque de sembler intéressé, je voudrais dire que l'Administration de la voie maritime du St-Laurent, et en particulier les installations du canal Welland, ont beaucoup fait pour diversifier et réaliser le potentiel touristique du canal Welland et à cet égard, elle a beaucoup fait pour que cette institution devienne plus viable. J'espère qu'elle sera encouragée et qu'elle poursuivra sa diversification, surtout dans le domaine du tourisme.

**Le président:** Nous sommes en train d'essayer d'arranger une autre réunion avec le ministre. Il y a eu des consultations intensives avec ses collaborateurs. Il sera en déplacement deux jours la semaine prochaine, au cours de laquelle sont aussi prévues deux réunions du Conseil des ministres. La réunion est cependant prévue pour de bon pour la semaine suivante. Je communiquerai avec les membres du Comité aussitôt que nous en aurons confirmation.

J'ai reçu votre préavis, monsieur Angus. Je vous remercie de ne pas prendre de temps pour en discuter. Vous savez ce qu'en pense le président.

**M. Angus:** En fait, monsieur le président, j'ai donné mon préavis en pensant que nous serions encore là après 17h30.

**Le président:** Je veux bien avant que les médias. . . Vous savez ce qu'il adviendra de la motion.

**M. Angus:** Je n'ai pas d'idée préconçue à ce sujet, monsieur le président.

**Le président:** En fait, vous avez bien informé le président, car nous avons découvert que le traitement du ministre ne provient pas du budget des dépenses mais de la Loi sur les traitements. Par conséquent, cette motion sera irrecevable si nous la débattons.

Je vous remercie beaucoup, chers collègues, de votre coopération et du travail que nous avons accompli cette semaine. Je vous souhaite une bonne fin de semaine. La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

*From the Department of Transport:*

Glen Shortliffe, Deputy Minister;

Michael Turner, Deputy Commissioner, Canadian  
Coast Guard.

#### TÉMOINS

*Du ministère des Transports:*

Glen Shortliffe, sous-ministre;

Michael Turner, sous-commissaire, Garde côtière  
canadienne.

11

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Thursday, June 15, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 14

Le jeudi 15 juin 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

# Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

# Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1989-90: Vote 45 under  
TRANSPORT

CN Annual Report—1988

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1989-1990: Crédit 45  
sous la rubrique TRANSPORTS

Rapport annuel du CN Rail—1988

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Guy St-Julien  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Guy St-Julien  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, JUNE 15, 1989  
(17)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee and Bob Wood.

*Acting Members present:* Howard Crosby for Ken Atkinson; Darryl Gray for Charles Langlois; Murray Dorin for Arnold Malone; Brian White for Denis Pronovost; Greg Thompson for Stan Wilbee; Lyle MacWilliam for Iain Angus.

*Other Member present:* Ross Belsher, Parliamentary Secretary for the Minister of Transport.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From CN Rail:* Ron Lawless, President and Chief Executive Officer; John Sturgess, Chief Operating Officer; Yvon Masse, Chief Financial Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, April 28, 1989 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1990. (See *Minutes of Proceedings, Wednesday, June 7, 1989.*)

The Committee commenced its consideration of the Annual Report, 1988, of Canadian National Railways, tabled in the House of Commons pursuant to section 150(1) of the Financial Administration Act, Chapter F-11, R.S.C. 1985—Sessional Paper No. 342—1/96 (*deemed referred on April 21, 1989, pursuant to Standing Order 32(5).*)

The Chairman called Vote 45 under TRANSPORT.

Ron Lawless made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

On motion of Guy St-Julien, it was agreed,—That the eight questions presented by him be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (See Appendix "TRPT-1".)

At 12:34 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage  
Clerk of the Committee

**PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 15 JUIN 1989  
(17)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 35 à la salle 253-D de l'Édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee et Bob Wood.

*Membres suppléants présents:* Howard Crosby remplace Ken Atkinson; Darryl Gray remplace Charles Langlois; Murray Dorin remplace Arnold Malone; Brian White remplace Denis Pronovost; Greg Thompson remplace Stan Wilbee; Lyle MacWilliam remplace Iain Angus.

*Autre député présent:* Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De CN Rail:* Ron Lawless, président et directeur général; John Sturgess, chef de l'Exploitation; Yvon Masse, chef de la Direction financière.

En conformité de son mandat du vendredi 28 avril 1989, le Comité poursuit l'étude du Budget des dépenses principal pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1990. (Voir *Procès-verbaux du mercredi 7 juin 1989.*)

Le Comité commence l'étude du Rapport annuel de 1988 des Chemins de fer nationaux du Canada, déposé à la Chambre des communes conformément au paragraphe 150(1) de la Loi sur la gestion des finances publiques, chapitre F-11, L.R.C. (1985)—Document sessionnel n° 342—1/96 (*référé d'office le 21 avril 1989, selon le paragraphe 32(5) du Règlement*).

Le président met en délibération le crédit 45 sous la rubrique TRANSPORTS.

Ron Lawless fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins répondent aux questions.

Sur la motion de Guy St-Julien il est convenu,—Que les huit questions qu'il a présentées figurent en appendice aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui. (Voir *Appendice «TRPT-1»*.)

À 12 h 34, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Ellen Savage

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, June 15, 1989

• 0936

**The Chairman: Order.**

Mr. Lawless, I gather you are here today with your one hat of CN and left your other hat of VIA Rail outside the door, although there is some interaction. That leads me to the next question. If that is the case, are you intending to be here next Tuesday, when VIA officials are here? Perhaps you could say that in your opening.

Anyway, good morning. It is good to see you again. Many things have happened since we last saw you. I know members want to ask some questions about some of those things.

**Mr. R.E. Lawless (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railway Company):** Thank you very much, Mr. Chairman. I am here because we were invited to talk about Canadian National, and I am here in that capacity.

Let me first introduce the gentlemen who are assisting me today. John Sturgess is the senior vice-president and chief operating officer of Canadian National, and Mr. Yvon Masse is senior vice-president and chief financial officer of Canadian National.

As usual at these sessions, we are looking forward to a frank discussion. Contrary to some opinions that may have been expressed in the past, we really do enjoy these annual appearances. We will do our best to respond to the questions and we are going to supply whatever additional information you might want as promptly as we can if we do not have the information available to us.

The year 1988 was a very good one for Canadian National. We achieved record levels of revenue and net income and we made considerable progress in transforming the company into the market-driven, productive, and—this is all-important—self-sustaining railway Canadian industry needs for the years ahead. Canadian National people responded to a very strong economy and the National Transportation Act (1987) by working very closely with our customers. They developed hundreds of new service packages and committed the railway under confidential contracts to providing the reliable services shippers need.

They also devoted special attention to running a safer railway. Last year they made CN the second-safest major railway in North America. CN has usually placed in the top six, but last year's achievement shows that even a good

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 15 juin 1989

**Le président: La séance est ouverte.**

Monsieur Lawless je suppose que vous êtes ici aujourd'hui en tant que représentant du CN et que vous avez laissé à la porte vos responsabilités à VIA Rail, même si les deux sont liés. Cela m'amène à vous poser la question suivante: si c'est bien le cas, avez-vous l'intention de revenir mardi avec les porte-paroles de VIA? Vous pourriez peut-être nous le dire dans vos remarques liminaires.

Quoi qu'il en soit, bonjour. Cela fait plaisir de vous revoir. Bien des choses sont arrivées depuis notre dernière rencontre. Je sais que les députés auront des questions à vous poser là-dessus.

**M. R.E. Lawless (président-directeur général, Société de chemins de fer du Canadien National):** Je vous remercie, monsieur le président. Je suis ici parce que vous m'avez invité à venir parler du Canadien National, et c'est à ce titre que je suis venu.

Permettez-moi tout d'abord de vous présenter les messieurs qui m'accompagnent. Ce sont John Sturgess, premier vice-président et chef de l'exploitation du CN et Yvon Masse, premier vice-président et chef de la direction financière du CN.

Nous avons tous hâte d'engager les débats, caractérisés par la franchise, qui sont de règle à cette occasion. Nous ferons de notre mieux pour répondre, en détail, à vos questions et pour vous fournir, aussi rapidement que possible, les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

L'année 1988 a été une très bonne année pour le Canadien National. Nous avons atteint des niveaux records, tant sur le plan des produits d'exploitation que sur celui du bénéfice net, et progressé dans nos efforts de transformation pour faire du CN le chemin de fer axé sur le marché, productif et autonome, dont l'industrie canadienne aura besoin dans les années à venir. Répondant à la demande engendrée par une économie en expansion et par la Loi nationale de 1987 sur les transports, les membres du personnel du CN ont travaillé en étroite collaboration avec la clientèle. Ils ont mis au point des centaines de nouveaux forfaits et, par le truchement des contrats confidentiels, ont engagée le chemin de fer à assurer les services fiables que réclament les expéditeurs.

Ils ont également accordé une attention toute particulière à la sécurité. Grâce à eux, le CN s'est classé au deuxième rang des chemins de fer les plus sûrs en Amérique du Nord. Il se classait habituellement parmi les



*[Texte]*

record can be improved upon. Our current goal in this area is the highest safety level both in the industry and in terms of what is humanly and technologically possible.

During 1988 we made significant capital improvements to our railway facilities and equipment that will increase the efficiency and the safety of our operations. One highlight was planning a project to install an intermediate level of advanced train control systems on a portion of our British Columbia North Division. Another was the opening of a robotic paint shop in Winnipeg last September.

The first units in a \$180 million, 90-unit locomotive acquisition program are now rolling into service. These are high-tech, high-horsepower locomotives, and we bought 60 from the diesel division of General Motors and 30 from General Electric. They are going to be used to haul bulk commodity unit trains in western Canada. We are also buying 500 boxcars from National Steel Car in Hamilton for the wood pulp industry.

More resources will be allocated to the growing intermodal market as well. For example, \$19 million will be invested in building a new terminal near Vancouver; we have launched a double stack container service from Vancouver to Toronto; and we are building 40 five-platform intermodal cars, worth more than \$11 million, at our Winnipeg workshops.

Additionally, we are continuing to improve intermodal services and facilities in eastern and central Canada. The success the port of Halifax currently enjoys is a source of considerable gratification to CN, and we are pleased to have a role in making the system work so well.

All these investments make us a safer, more efficient, more competitive railway.

We also took steps in 1988 to prepare CN for a market-driven, self-sustaining role in Canada's evolving economy by resolving our major financial problems. One of the top priorities was significant reduction of the company's indebtedness, which by the end of 1986, this committee will remember, stood at approximately \$3.5 billion and consumed about \$1 million daily in interest payments. We brought down the debt level by several hundred million dollars during 1987 and made even greater

*[Traduction]*

six premiers, mais l'année dernière nos cheminots ont fait la preuve que même une bonne fiche pouvait être améliorée. Nous poursuivons actuellement deux buts: être le réseau le plus sûr de l'industrie et faire tout ce qui est humainement et technologiquement possible pour y parvenir.

Au cours de 1988, nous avons investi massivement dans nos installations et notre matériel ferroviaires pour accroître l'efficacité et la sécurité de l'exploitation. Divers faits ont marqué cette année, notamment la planification d'un système assez élaboré d'automatisation de la marche des trains, dans une partie de la division Nord de la Colombie-Britannique, et l'ouverture, en septembre dernier, d'une installation de peinture robotisée à Winnipeg.

Les premières locomotives faisant partie du lot des 90 que le CN a commandées, au coût de 180 millions de dollars, ont été mises en service. Ces locomotives de grande puissance, faisant appel à une technologie de pointe - dont 60 seront fournies par la division Diesel de General Motors et 30 par la Compagnie Générale Electrique—serviront à l'acheminement, dans l'Ouest du Canada, de trains-blocs chargés de vrac. Nous avons également passé une commande, à National Steel Car de Hamilton, pour la fourniture de 500 wagons couverts destinés au transport de pâte de bois.

Des sommes d'une grande importance seront affectées au transport intermodal qui ne cesse de croître. C'est ainsi que 19 millions de dollars seront consacrés à la construction d'une nouvelle gare intermodale près de Vancouver. Nous avons aussi lancé un service assurant le transport de conteneurs gerbés de Vancouver à Toronto et nous procédons à la construction, dans nos ateliers de Winnipeg, de 40 wagons composés de cinq plates-formes, d'une valeur de plus de 11 millions de dollars, destinés au transport intermodal.

De plus, nous continuons à améliorer nos installations et services intermodaux dans l'Est et le Centre du pays. Le succès que connaît actuellement le port de Halifax est une grande source de satisfaction pour le CN. Nous sommes heureux du rôle que nous avons joué dans cette réalisation.

Tout ces investissements font du CN un chemin de fer plus sûr, plus efficace et plus compétitif.

Mais en 1988, en résolvant d'importants problèmes financiers, nous lui avons aussi donné la possibilité de jouer, dans une économie canadienne en pleine évolution, le rôle d'une entreprise autonome, axée sur les marchés. Nous souhaitons, en toute priorité, réduire de façon tangible l'endettement de la Compagnie lequel, à la fin de 1986, culminait à environ 3,5 milliards de dollars et nous coûtait quotidiennement en intérêts, un million de dollars environ. En 1987, nous avons réussi à le réduire

*[Text]*

headway last year. Our indebtedness is now slightly less than \$2 billion.

Net proceeds from the sale of our CN hotels, our two regional telephone companies, and CN's 50% share in CNCP Telecommunications and in telecommunications terminal systems have gone largely toward reducing our long-term debt. Healthy income in 1988 provided additional cash, which we also applied to debt reduction, with the result that CN's debt-equity ratio is now in a much better balance. We timed those divestitures of non-transportation-related assets to achieve maximum returns to the corporation, selecting buyers with the expertise to operate each business successfully who were willing to honour existing employee compensation levels and benefits.

Another important event for CN last year was the agreement between the federal and provincial governments on a Newfoundland transportation initiative. Rail operations were terminated in the province and CN's services were converted to intermodal operations. This development ended very heavy losses CN had been sustaining on our Newfoundland railway and provided more varied, flexible, and reliable service for the province's shippers. A special labour agreement with our unions gave employees affected by the change an enhanced range of benefits, including generous terms for early retirement, relocation, retraining, and separation.

Currently we are studying CN Rail's network and making plans for the most appropriate configuration of track given trends of Canada's industrial development. Clearly major portions of the network are uneconomic for CN to operate. We are examining a variety of means available under the NTA for dealing with these uneconomic lines, including abandonment, sale, and transfer of ownership where this makes sense. In some locations there may be room for independent short-line operators to take over and maintain rail services that national systems find uneconomic.

The situation is similar to that with regional airlines. There is a place for regional airline operators who provide service more economically at the local level than can the major airlines. So, too, with short-line rail operators: they might fill a market niche at the local level that transcontinental railways cannot successfully occupy.

The difficult area is market entry. Many legislative, financial, and regulatory problems have to be resolved in order to realize such opportunities, and at CN we expect

*[Translation]*

de plusieurs centaines de millions et avons fait encore mieux en 1988. Notre endettement est actuellement d'un peu moins de deux milliards.

Le produit net de la vente des Hôtels CN, de nos deux compagnies de téléphone régionales et de notre participation de 50 pour 100 dans les Télécommunications CNCP et dans les Systèmes de terminaux de télécommunication a largement contribué à la réduction de la dette à long terme. En 1988, un bénéfice salubre nous a permis de réduire encore cette dette, ce qui nous assure un meilleur ratio d'endettement. Nous avons planifié les désinvestissements de façon à en tirer le maximum de profits pour la Compagnie, en choisissant les acheteurs ayant la compétence voulue pour exploiter avec succès chacun des secteurs d'activité abandonnés et la volonté d'assurer au personnel le maintien de sa rémunération et de ses avantages sociaux.

Parmi les faits importants pour le CN l'an dernier, signalons l'adoption, par les gouvernements fédéral et provincial, du plan de transport de Terre-Neuve qui a marqué la fin du transport ferroviaire dans cette province et la conversion des services du CN en une exploitation intermodale. Cette solution a mis fin aux lourdes pertes que subissait le CN du fait de son exploitation du chemin de fer de Terre-Neuve et permet l'instauration, par le CN, de services plus variés, plus souples et plus fiables pour les expéditeurs terre-neuviens. Le CN et les syndicats ont conclu un accord spécial pour les membres du personnel touchés par ces changements. L'accord offre toute une gamme d'avantages accrus, dont de généreuses conditions de retraite anticipée, de réinstallation, de reconversion et de cessation d'emploi.

Nous étudions actuellement l'ensemble de nos voies et faisons des plans pour en établir la meilleure configuration possible, compte tenu des tendances qui se manifestent dans le développement industriel au Canada. De toute évidence, l'exploitation d'une grande partie de ce réseau n'est pas rentable pour le CN. Nous étudions aussi les différentes possibilités—allant de l'abandon à la vente en passant par la cession—qu'offre la Loi nationale sur les transports au sujet de ces lignes non rentables. En certains endroits, il y a place pour des exploitants indépendants qui pourraient acheter des lignes secondaires, non rentables pour le réseau national, et y maintenir un service ferroviaire.

La situation est analogue à celle des lignes aériennes régionales. Il existe en effet des compagnies aériennes régionales qui assurent localement un service plus économique que celui que les grandes lignes aériennes pourraient offrir. C'est aussi ce que pourraient faire les exploitants de chemins de fer secondaires: ils occuperaient ainsi, au niveau local, un créneau du marché laissé libre par l'impossibilité des chemins de fer transcontinentaux d'y assurer un service rentable.

Le plus difficile dans ce cas demeure la pénétration du marché. Il y a en effet de nombreuses difficultés à résoudre, tant sur le plan législatif, que sur le plan



[Texte]

to fill a leadership role in making short-line operators and opportunities a reality.

[Traduction]

financier ou sur celui de la réglementation, avant de pouvoir profiter de ce genre de possibilités. Le CN compte bien jouer un rôle de chef de file pour que ces possibilités se transforment en réalités.

• 0945

Government, too, must provide leadership and the proper frameworks. I think everyone who is enthusiastic about short-line railways has to realize that what short-line operators most need to succeed is not track, or a route, but a market. They have to have real business opportunities, and sometimes that is the hardest thing to find.

In this vein, Mr. Chairman, I might note that just recently, we concluded the sale of our 262-kilometre Grand Trunk Eastern Line in New England to a company called Emons Development Corporation, resident in Pennsylvania. We negotiated a settlement package with the unions involved, and now look forward to a profitable relationship with the new St. Lawrence and Atlantic Railway.

On the labor scene we are encouraged by the progress of negotiations with unions representing the majority of our employees in the current round of bargaining. New three-year contracts include increases in compensation and benefits and indexation of pensions. We hope similar agreements will be reached with our other unions in the near future, giving us the all-important stable labor climate over the next three years.

To expand somewhat on pensions, I am happy to report that we have implemented most of the recommendations contained in the report of a special subcommittee of this committee.

In 1987 CN committed approximately \$160 million to increasing pension payments over a four-year period, but the agreement reached with the unions this year was a real breakthrough and established permanent indexation for current and future pensioners, as well as their surviving spouses, beginning January 1, 1991.

We have also taken action on other recommendations, including expansion of the pension board and providing better communications with pensioners and employees on pension matters. I expect an independent trustee for the CN pension fund will be appointed later this year.

If I could turn for a minute to CN's current situation. I must tell you that our satisfaction with the results and events of 1988 has been undermined by what has become a very disappointing business performance so far this year. Revenues, as well as traffic volumes, have lagged well

Mais le gouvernement aussi doit fournir direction et structures appropriées. Et je crois que tous ceux et celles qui manifestent de l'enthousiasme à l'égard des chemins de fer secondaires doivent savoir que ce dont un exploitant d'un tel chemin de fer a besoin pour réussir, ce n'est pas de voies ou d'itinéraires, mais d'un marché. Il doit disposer de réelles possibilités d'affaires, et c'est parfois la chose la plus difficile à obtenir.

Et dans cet esprit, je pourrais rappeler que tout récemment, nous avons conclu la vente de notre réseau Grand Trunk Eastern de 262 kilomètres en Nouvelle-Angleterre avec la société Emons Development Corporation de Pennsylvanie. Nous avons alors négocié un règlement global avec les syndicats en cause, et nous nous réjouissons à l'idée d'établir des liens rentables avec le nouveau St. Lawrence and Atlantic Railway.

Sur la scène syndicale, nous sommes encouragés, dans la présente ronde, par le progrès des négociations en cours avec les syndicats représentant la majorité de nos employés. Les nouveaux contrats de trois ans qui ont été conclus comprennent des améliorations sur le plan de la rémunération et des avantages sociaux, de même qu'une indexation des pensions. Nous espérons que, dans un proche avenir, des ententes semblables seront conclues avec nos autres syndicats, nous assurant ainsi un climat de travail stable au cours des trois prochaines années.

Pour revenir un peu sur la question des pensions, je suis heureux de déclarer que nous avons déjà mis en oeuvre la plupart des recommandations contenues dans le rapport d'un sous-comité spécial du Comité permanent des Transports.

En 1987, le CN a engagé quelque 160 millions de dollars pour augmenter les pensions sur une période de quatre ans. Mais l'entente conclue avec les syndicats cette année constitue une réelle percée; elle a établi, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1991, le principe de l'indexation permanente de la pension des membres du personnel retraité actuel et futur et de leurs conjoints.

Nous avons également pris des mesures à la suite d'autres recommandations, notamment l'augmentation du nombre de membres de la Commission des pensions, l'amélioration des communications avec le personnel retraité et le personnel actif sur des questions touchant les régimes de retraite. Je compte bien qu'une personne indépendante sera désignée plus tard cette année comme administrateur de la caisse de retraite.

Quant à la situation actuelle du CN, je dois vous préciser que notre satisfaction à l'égard des résultats et des réalisations de 1988 est ébranlée par ce qui est en train de devenir cette année un rendement commercial très décevant à ce jour. Les recettes, de même que les volumes



[Text]

below 1988 levels, well below our expectations, and show no signs of improvement. The downturn in volumes probably reflects a corrective turn in the economy, while reduced revenue may be partly a result of heightened competition fostered by the National Transportation Act of 1987. In any case, the trend is of considerable concern and we are responding by cutting expenses and reducing capital expenditures.

While these measures and actions taken in 1988 are helping us ride out the downturn in business, we know that in the longer term we have to earn pre-tax net income in the range of \$500 to \$600 million annually. We need an amount of that magnitude to cover our capital requirements for renewal of plant and equipment.

Such renewal is a fundamental necessity if CN is to maintain safe and efficient railway operations and offer quality service—reliable and affordable—to the Canadian shippers that depend on CN to compete successfully in Canada, in the United States, or indeed, overseas. In fact, over the next five years CN has to invest some \$2.3 billion in its plant. We need to make that investment if CN is going to be able to do its job, and since it must be financially self-sustaining it has to produce that money through increased revenue and reduced costs.

CN's people are its greatest asset and we are counting on them to secure the railway's future. Over the years employees have contributed significantly to the success of the company, but perhaps never more than during the past few years of fundamental reorientation. CN's people, I think, understand better than anyone else that the successful railways of the future will be more technologically advanced, more productive, and composed of a more highly skilled work force, than were yesterday's railways. CN's people also know that they can produce the railway Canada needs tomorrow, on time, in good order, while treating everyone decently.

• 0950

We have undergone fundamental shrinkage and re-orientation in the past five years. We have reduced the ranks, and perhaps have done so on as large a scale as any other company in the country. But along the way we have treated people fairly, perhaps more than most other major industries. Whatever adjustments remain to be made, I know that we shall continue to manage them with real concern for our people.

Mr. Chairman, my closing thought is this. The most important thing everyone has to understand about the railway is that its future is not guaranteed. In the past, the

[Translation]

de trafic, sont restés bien en deçà des résultats de 1988 et de nos attentes, et ne semblent montrer aucun signe d'amélioration. La baisse de trafic traduit probablement le virage correctif pris sur le plan économique, alors que la diminution des recettes peut provenir partiellement d'un accroissement de la concurrence favorisé par la Loi nationale de 1987 sur les transports. Cette tendance nous préoccupe considérablement; aussi réagissons-nous en réduisant les charges et les dépenses en immobilisations.

Bien que ces mesures, de même que celles prises en 1988, nous aident à survivre à la baisse d'activité commerciale, nous savons qu'à long terme nous devons réussir à faire un bénéfice annuel avant impôts de l'ordre de 500 à 600 millions de dollars. Nous avons besoin d'une telle somme si nous voulons disposer des capitaux nécessaires au renouvellement de nos installations et de notre matériel.

Le CN doit absolument procéder à ce renouvellement s'il veut maintenir une exploitation ferroviaire sûre et efficiente et assurer des services de qualité—fiables et à des prix abordables—aux expéditeurs canadiens qui en dépendent pour réussir à être compétitifs au Canada, aux États-Unis et dans le reste du monde. En fait, au cours des cinq prochaines années, le CN doit investir 2,3 milliards de dollars dans ses installations, s'il veut pouvoir continuer de bien exercer son activité. Et comme il doit rester autosuffisant, ces fonds doivent provenir de l'accroissement de ses recettes et de la réduction de ses coûts.

Le personnel du CN constitue son actif le plus précieux et nous comptons sur lui pour assurer l'avenir du chemin de fer. Au fil des années, le personnel a compté pour beaucoup dans la réussite de la Compagnie, mais peut-être jamais autant que ces dernières années, marquées par une réorientation en profondeur. Au CN, mieux qu'ailleurs, les gens ont compris, que par rapport aux chemins de fer actuels, les chemins de fer de l'avenir devront, pour réussir, être à la fine pointe de la technologie, accroître leur productivité et s'associer un personnel de plus en plus qualifié. Ils savent aussi qu'ils peuvent être les artisans du chemin de fer dont le Canada a besoin demain, soit un chemin de fer ponctuel, en bon état de marche et en mesure de traiter tout le monde équitablement.

Au cours des cinq dernières années, nous avons procédé à d'importantes compressions et à une profonde réorientation. Nous avons réduit les effectifs, peut-être même plus que dans n'importe quelle autre entreprise canadienne. Mais cela ne nous a pas empêchés de traiter le personnel équitablement, peut-être plus que la plupart des grandes industries. Quels que soient les rajustements qu'il nous reste à faire, je sais que nous les ferons en nous souciant réellement de nos gens.

En guise de conclusion, je tiens à préciser que la chose la plus importante à comprendre au sujet du chemin de fer est que son avenir n'est pas assuré. Par le passé,

**[Texte]**

development of railways was policy driven. In the future, it will be market driven. The people the railways have to keep happy in order to secure their futures are not you and I, or those who lead various communities or interest groups, but their customers.

Our customers must earn their way in a global economy becoming both more competitive and more interdependent. It is these needs of theirs to which we must fashion an adequate response. If the experience of the past few years has taught us anything, it is that the strategies and attitudes of the past will not suffice. The industrial world is being transformed, and we are being transformed with it.

Thank you very much, Mr. Chairman, for giving me the opportunity to make those comments. We are looking forward to questions from the members.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Mr. Chairman, I want to say at the outset that for many years I have had a high regard and a great deal of respect for our witnesses, particularly Mr. Lawless. I have always admired his capacity as a railroader. He is one of the most knowledgeable and expert on the whole continent, and has a great reputation, well earned.

Mr. Lawless, to begin with, how in heaven's name could a person of your stature and reputation accept, even—

**Mr. Lawless:** I think I am being set up here.

**Mr. Benjamin:**—consider, let alone accept, the obvious corporate conflict of interest as head of Canadian National, chief operating officer and also head of VIA Rail and chief executive officer? How the heck can you justify accepting it, let alone contemplating it?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, that was a matter of concern to me when the shareholders asked me to take on this assignment. After a great deal of thought, discussion and deliberation with our legal people, we came to the decision that this really was not a conflict of interest. We do not feel it is a conflict of interest, and are taking whatever steps are necessary, in the event there are areas that may arise between the two companies which would involve myself, either at VIA or at CN, to not become involved in those areas.

I think the question is driven from an indication or assumption of the past, and not of the present. Canadian National is a contract supplier to VIA Rail. Its operating revenues from VIA Rail in 1989 will approximate about \$54 million, not the enormous amounts of money that others think are coming from VIA Rail to CN. It is under a clearly defined contract that was negotiated in 1988. The implementation of that contract will be by the officers of VIA and the officers of Canadian National. We will avoid any conflict of interest in that sense.

**[Traduction]**

l'expansion des chemins de fer était axée sur les politiques. À l'avenir, elle sera axée sur le marché. Les gens que les chemins de fer doivent rendre heureux pour assurer leur avenir, ce ne sont ni vous ni moi, ni les chefs des diverses collectivités ou groupes d'intérêts, mais les clients.

Nos clients doivent faire leur chemin dans une économie globalisée, de plus en plus compétitive et interdépendante. C'est à leurs besoins que nous devons adapter des solutions adéquates. Et si l'expérience de ces dernières années nous a enseigné quelque chose, c'est bien que les stratégies et les attitudes du passé ne suffiront pas. Le monde industriel est en pleine transformation, et nous aussi.

Je vous remercie, M. le Président, de m'avoir permis de faire ces remarques. C'est avec plaisir que nous répondrons aux questions des députés.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Monsieur le président, je tiens à dire d'emblée que depuis de nombreuses années j'ai le plus grand respect pour les personnes qui comparaissent aujourd'hui, et notamment pour M. Lawless. Je l'ai toujours admiré en tant que cheminot. Il est parmi les mieux informés et les plus compétents du continent, et sa grande réputation est bien méritée.

Monsieur Lawless, pour commencer, au nom du ciel, comment une personne de votre statut et de votre réputation a-t-elle pu accepter. . .

**M. Lawless:** Je crois qu'on me tend un piège.

**M. Benjamin:** . . . ou même envisager de se mettre en une situation de conflit d'intérêts professionnel aussi patent en acceptant d'être à la fois président-directeur général du CN et président-directeur général de VIA Rail? Comment diable pouvez-vous justifier d'avoir envisagé et encore moins accepté pareille proposition?

**M. Lawless:** Monsieur le président, lorsque les actionnaires m'ont demandé d'accepter cette responsabilité, je me suis posé le problème. Après mûre réflexion et consultation de nos juristes, nous avons conclu qu'il n'y a pas véritablement de conflit d'intérêts. Ce n'en est pas un à nos yeux, et nous prenons toutes les précautions nécessaires pour que, en cas de divergences entre les deux sociétés, VIA et le CN, je sois laissé à l'écart de ces décisions.

La question est motivée par l'expérience du passé, et non par la situation présente. Le Canadien National est, par contrat, fournisseur de VIA Rail. En 1989, les produits d'exploitation découlant du contrat avec VIA Rail s'éleveront à environ 54 millions de dollars, ce qui est loin des sommes mirobolantes qu'imaginent certains. La relation d'affaires est définie par un contrat très clair négocié en 1988. Ce sont les agents de VIA et du CN qui veillent à l'exécution du contrat. Ainsi, nous pourrions éviter tout conflit d'intérêts.



[Text]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I find this difficult not only to understand, but to believe. Do you mean to tell me, Mr. Lawless, that if VIA Rail officers make a decision that you do not approve, because in some way or other it might conflict with the interests of Canadian National, you will not have any influence in any way, shape or form on either company? Do you expect us to believe that?

• 0955

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, in the event there are decisions of that nature, it will not be a problem as far as I am concerned. I think it should be understood that a shareholder has asked me, hopefully as a professional railroader, to go in and put a business plan together for VIA, and that is exactly what we intend to do. Hopefully there will be no problems with respect to conflict of interest when one considers the fact that there are contracts between the two companies. There is very little other interface, and those contracts will be implemented and handled by the chief operating officer for CN, who is sitting beside me, and the chief operating officer for VIA.

**Mr. Benjamin:** As long as your trains are running. I am sure one thing VIA Rail wants to do and will have to do if it is going to survive or increase its ridership is speed up its schedules. That means CN has to do some major readjusting of their freight trains in terms of their scheduling and so forth. If that is not a conflict, I do not know what is. How are you going to manage that? Are you going to tell VIA you cannot speed up your schedules, or are you going to say CN will have to make some significant adjustments to the operation of their freight trains?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, the premise of the question is entirely wrong. There is an agreement between the two companies with respect to operations, and it is a 10-year agreement. As a matter of fact, Canadian National has to earn one-third of that \$54 million that might be charged in 1989 by keeping on-time performance. So there is a very real incentive for the people at Canadian National to operate passenger trains they are involved with on time. The assumption that Canadian National actually operates the trains is not so.

**Mr. Benjamin:** I did not say that.

**Mr. Lawless:** We dispatch the trains for VIA, and they run under a schedule.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I will be interested to see what happens. They could easily do it if VIA Rail decided to knock an hour or an hour and a half off the run between Winnipeg and Regina. Seven and a half hours is ridiculous. It is no faster than the train of 1892. But that is on the CP track, so I will not bother Mr. Lawless with that.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I would like to respond to that, if I could.

[Translation]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai non seulement du mal à comprendre, mais aussi à croire. Voulez-vous dire, monsieur Lawless, que si les agents de VIA Rail prennent une décision que vous désapprouvez, parce que d'une manière ou d'une autre elle peut être contraire aux intérêts du Canadien National, vous n'aurez aucune influence, de quelque façon que ce soit sur l'une ou l'autre des compagnies? Vous pensez vraiment que nous allons croire cela?

**M. Lawless:** Monsieur le président, si des décisions de ce genre sont prises, ce ne sera pas un problème de mon point de vue. Il faut bien comprendre, je crois, que les actionnaires m'ont demandé, en ma qualité de cheminot professionnel, j'espère, de préparer un plan d'entreprise pour VIA, et c'est exactement ce que nous avons l'intention de faire. J'espère qu'il ne se posera pas de problèmes de conflit d'intérêts puisque les deux sociétés ont des contrats en dehors desquels elles ont très peu de rapports. Ces contrats sont sous la responsabilité du chef d'exploitation du CN qui est ici à côté de moi, et du chef de l'exploitation de VIA.

**M. Benjamin:** Tant que les trains roulent. Je suis certain que VIA devra pour survivre, ou pour accroître sa clientèle, améliorer ses horaires. Cela veut dire que le CN devra apporter des changements importants dans les horaires de ses trains de marchandises, par exemple. Si ce n'est pas un conflit, je ne vois pas comment on peut appeler cela. Qu'allez-vous faire? Allez-vous empêcher VIA d'améliorer ses horaires, ou allez-vous imposer au CN des ajustements importants dans l'exploitation de ses trains de marchandises?

**M. Lawless:** Monsieur le président, la question part d'une fausse hypothèse. Il y a entre les deux compagnies un accord d'une durée de 10 ans, concernant l'exploitation. D'ailleurs, le Canadien National devra mériter par sa ponctualité un tiers des 54 millions de dollars que pourrait lui verser VIA en 1989. Les employés du CN ont donc toute raison de veiller à la ponctualité des trains de voyageurs. Il est faux de croire que le Canadien National exploite lui-même les trains.

**M. Benjamin:** Je n'ai pas dit cela.

**M. Lawless:** Nous mettons les trains en route pour le compte de VIA et ceux-ci ont un horaire à respecter.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il sera intéressant de voir la suite des événements. VIA Rail pourrait facilement, si la compagnie en décidait ainsi, raccourcir d'une heure ou d'une heure et demi le trajet de Winnipeg à Régina. Sept heures et demi, c'est ridicule. C'est le temps que prenait le train en 1892. Mais ce trajet-là se fait sur les rails du CP, et je n'ennuyerais donc pas M. Lawless avec cette question-là.

**M. Lawless:** Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais faire un commentaire.



[Texte]

**The Chairman:** You can respond to it right now. I do not think Mr. Benjamin would mind. He is sometimes circuitous in his questioning, and therefore you can be circuitous in your answer.

**Mr. Benjamin:** I should have used Winnipeg to Saskatoon as an example, because that is on CN track. Really, Mr. Lawless. I think you would agree that if VIA Rail is to be successful, that is one of the things they are going to have to do. With the new locomotives on stream and the refurbished cars, whenever they are finished, if ever, that is obviously an objective. You see no conflict in faster VIA Rail schedules and CN's freight train operations?

**Mr. Lawless:** Canadian National sits down with VIA every year and goes over their schedule, as they have for the last 10 to 15 years, ever since they have been in existence. Schedules are arrived at. Passenger trains get priority on our railroad, and that will continue to be the case. Schedules are negotiated with them.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, over the past 12 years VIA Rail has been a great provider of money for CN and CP. For example, in 1982 the total net income of both CN and CP was \$340 million. The two of them together got \$357 million from VIA Rail. I want to submit that if it had not been for the money from VIA Rail, both of these outfits would have been in the hole that year. I have other examples of every year from 1978 to 1988, and there are the two years prior to 1978 as well, or one year prior to that.

• 1000

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, obviously the questioner is confused with net income and revenue. The revenue that Canadian National and indeed Canadian Pacific receive from VIA Rail is for work and services performed. There is a cost associated with that. To suggest that the net income of the railways against the total revenue it receives from VIA Rail... that is certainly not an analogy I would make. I think it would be much more appropriate if you looked at the total revenue of the two companies. Canadian National's revenue is \$3.5 billion.

**Mr. Benjamin:** I am looking at your net rail operations, not the net of the whole company.

**Mr. Lawless:** I am talking about the net rail operations.

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Lawless, if there were no passenger trains running, your fixed costs would still be the same, would they not? You charge VIA Rail a certain amount for fixed costs.

**Mr. Lawless:** VIA Rail charges are based on a negotiated contract between the two companies. Both companies sign this agreement. That is the basis on which they are charged for using the tracks and whatever other services are provided by Canadian National. We are very

[Traduction]

**Le président:** Vous pouvez répondre maintenant. Je ne pense pas que M. Benjamin s'y opposera. Il prend parfois des chemins détournés pour poser ses questions, et vous pouvez donc vous permettre de faire de même dans votre réponse.

**M. Benjamin:** J'aurais dû citer l'exemple du trajet Winnipeg-Saskatoon, car il se fait sur les rails du CN. Mais vous conviendrez, monsieur Lawless, que c'est une des choses que devra faire VIA Rail pour survivre. C'est de toute évidence un des objectifs, avec l'entrée en service de nouvelles locomotives et de wagons rénovés, s'ils sont prêts un jour. Vous ne voyez aucune possibilité de conflit entre l'accélération des horaires de VIA Rail et l'exploitation des trains de marchandises du CN?

**M. Lawless:** Chaque année le CN, en collaboration avec VIA, examine les horaires de celle-ci, comme cela se fait depuis 10 ou 15 ans, depuis la séparation des deux entités. On établit des horaires. Sur nos voies, les trains de voyageurs ont priorité, et cela continuera ainsi. Les horaires font l'objet de négociations entre les deux sociétés.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, au cours des 12 dernières années, VIA Rail a été une importante source de fonds tant pour le CN que pour le CP. Par exemple, en 1982, VIA a valu à CN et CP un bénéfice net combiné de 340 millions de dollars. Les deux sociétés ont reçu au total 357 millions de dollars de VIA Rail. Je prétends quant à moi que sans l'argent versé par VIA Rail, ces deux sociétés auraient enregistré un déficit l'an dernier. Je peux citer d'autres exemples, pour chaque année de 1978 à 1988, ainsi que pour deux, ou une année avant 1978.

**M. Lawless:** Monsieur le président, il y a de toute évidence une certaine confusion dans l'esprit du député entre revenu et bénéfice net. Les revenus du Canadien National et d'ailleurs du Canadien Pacifique provenant de VIA Rail ont été perçus pour travaux et services rendus. Ils entraînent des frais. Faire le parallèle entre le bénéfice net des chemins de fer et les produits d'exploitation reçus de VIA Rail... Ce n'est pas un parallèle acceptable. Je pense qu'il serait préférable de comparer le revenu total des deux sociétés. Les revenus du Canadien National s'élevaient à 3,5 milliards de dollars.

**M. Benjamin:** Je parle du bénéfice net de CN Rail, pas de celui de la compagnie.

**M. Lawless:** Je parle aussi du bénéfice net de CN Rail. C'est du compte net d'exploitation.

**M. Benjamin:** Mais, monsieur Lawless, s'il n'y avait pas de trains de voyageurs, vos frais fixes seraient les mêmes, n'est-ce pas? Vous faites payer à VIA Rail une partie des frais fixes.

**M. Lawless:** Les frais imposés à VIA Rail sont fonction d'un accord contractuel passé entre les deux compagnies. Les deux compagnies signent le contrat. Et c'est en fonction de ce contrat que VIA Rail paye des frais pour l'utilisation des voies et d'autres services que lui fournit le

[Text]

happy and pleased that contract is in place. It is a mutually agreed to contract; and the magnitude you are suggesting is just not so.

**Mr. Benjamin:** The sales of various assets that CN has made last year and the year before of some significant amounts, did any of the proceeds of those sales go to the shareholder?

**Mr. Lawless:** All of the proceeds from the sale of the divestitures, Mr. Chairman, were put against the CN debt structure.

**Mr. Benjamin:** All those assets were originally acquired through funds from the shareholder—namely, the people of Canada—and then they were converted to CN bonds. The write-offs of some \$2.5 billion since the early 1960s, the shareholders got no return on their investment at all.

**The Chairman:** Well, they have a railway that runs.

**Mr. Lawless:** We have more than that, sir. We have dividends that Canadian National pays to the shareholder in the amount of several hundred million dollars over the last few years, and since CN was recapitalized in 1978, that was the arrangement. We are very proud of the fact that the shareholder is receiving dividends from Canadian National.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Mr. Chairman, I too would like to reiterate the comments made by our colleague, Mr. Benjamin, in welcoming the witnesses here this morning.

We listened very intently to your opening remarks, Mr. Lawless, and I compliment you on the fine job you have done in running one of the institutions in our country in the way you have outlined this morning. It does leave some questions in our minds with respect to areas that I think are of concern to most Canadian people, now that the future of passenger rail service is in some question in Canada.

I wonder if you could comment further on the conflict of interest, as mentioned by Mr. Benjamin, with respect to your position as the chief executive officer of both VIA Rail and CN, and in particular whether in your opinion you think this appointment that was made on May 3 is an appointment that is interim or a longstanding appointment.

**The Chairman:** Mr. Benjamin quite properly, in the opinion of the Chair, opened this subject up, and the questions were proper. Yours is a proper one too. But the appointment is for a two-year term. We have the Order in Council appointment and I, frankly, have been a little surprised that members did not want to examine Mr. Lawless upon his appointment, which is still ticking away—25 sitting days—when members could zero right in on all aspects of the appointment. But we are here now.

[Translation]

Canadien National. Nous sommes très heureux et satisfaits de l'existence du contrat. Il a été accepté par les deux parties; et les chiffres ne sont pas du tout de l'ordre que vous laissez entendre.

**M. Benjamin:** L'actionnaire du CN a-t-il reçu une part du produit des ventes de biens opérées par le CN l'an dernier et l'année précédente et qui ont rapporté des sommes importantes?

**M. Lawless:** Monsieur le président, l'ensemble du produit des désinvestissements a été appliqué à la réduction de la dette.

**M. Benjamin:** À l'origine l'acquisition de ces biens avait été financée par l'actionnaire du CN, c'est-à-dire le peuple canadien, puis les biens ont été transformés en obligations du CN. Depuis le début des années 1960 les actionnaires ont épongé des pertes d'environ 2,5 milliards de dollars et leur investissement ne leur a jamais rien rapporté.

**Le président:** Ils ont un chemin de fer qui fonctionne.

**M. Lawless:** Ils ont plus que cela, monsieur. Le CN a versé à l'actionnaire, depuis quelques années et depuis sa recapitalisation en 1978, conformément à l'entente, des dividendes de plusieurs centaines de millions de dollars. Nous sommes très fiers du fait que le Canadien National paye des dividendes à son actionnaire.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Monsieur le président, je fais miens les mots qu'a prononcés mon collègue, M. Benjamin, en accueillant les témoins ce matin.

Monsieur Lawless, nous avons écouté très attentivement votre discours, et je vous félicite de l'excellent travail que vous avez fait à la tête d'une de nos institutions nationales, travail que vous nous avez décrit ce matin. Nous continuons cependant de nous poser des questions à propos de certains aspects qui intéressent la plupart des Canadiens maintenant que l'avenir des trains de voyageurs au Canada est en doute.

J'aimerais que nous parliez davantage de ce conflit d'intérêts que pourrait représenter, comme l'a dit M. Benjamin, votre position de directeur général à la fois de VIA Rail et du CN, et en particulier, je voudrais savoir si selon vous la nomination du 3 mai est provisoire ou à long terme.

**Le président:** M. Benjamin a abordé le sujet comme il y était parfaitement autorisé, de l'avis du président, et ses questions étaient acceptables. La vôtre l'est aussi. Mais la nomination porte un terme de deux ans. La nomination a été faite par décret en conseil et je dois vous dire, bien franchement, que j'ai été quelque peu surpris que les députés n'aient pas voulu interroger M. Lawless au sujet de sa nomination. Le temps passe, mais il reste encore 25 jours de séance et les députés ont tout le temps voulu pour examiner les différents aspects de la nomination.



[Texte]

[Traduction]

Quoi qu'il en soit, nous sommes réunis ici aujourd'hui pour traiter d'autre chose.

• 1005

I just do not want to repeat the questions of Mr. Benjamin and Mr. Comuzzi on the alleged potential conflict of interest. This committee has not even examined an Order in Council appointment. If there was ever one to examine because of the topicality of VIA Rail, of CN, and of the position of Mr. Lawless, it was here. If I were sitting in the opposition I would have been hounding the chairman and the whole committee weeks ago to have him here on that issue for the whole period.

**Mr. Comuzzi:** Now, Mr. Chairman, you are not taking 10 minutes of my time.

**The Chairman:** I agree. I have not taken the time off, Mr. Comuzzi. Go ahead.

**Mr. Comuzzi:** Okay.

**The Chairman:** The appointment is for two years under the Order in Council.

**Mr. Comuzzi:** Apropos of what you have just said, then we as a committee will have an opportunity to examine that appointment at another date with Mr. Lawless. Is that what you are saying?

**The Chairman:** If the committee so wishes.

**Mr. Comuzzi:** So we cannot discuss that this morning.

**The Chairman:** You can do what you want as long as it is proper, and your question was proper.

**Mr. Comuzzi:** Then why did you interfere?

**The Chairman:** You had that little end to the question—how long it was—because in the appointment it is a fixed two-year term. Is that correct, Mr. Lawless?

**Mr. Lawless:** No, it is not sir.

**The Chairman:** Well, what is it? I thought it was a two-year term.

**Mr. Lawless:** No, the Order in Council appointment is for three years.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Am I ever glad we asked questions.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, with respect to the conflict of interest, as I said before I see no conflict of interest. I have been asked by the shareholder to provide whatever expertise I have in working with the VIA officers to develop and submit a five-year business plan. We are looking upon this as a management project, and that is exactly what we are going to do over the next little period of time.

Je voudrais tout simplement éviter que l'on répète les questions posées par messieurs Benjamin et Comuzzi sur le conflit d'intérêts potentiel allégué. Le Comité n'a jamais encore examiné de nomination par décret en conseil, mais s'il est un cas où ce serait justifié, c'est bien celui-ci, étant donné l'actualité de VIA Rail et du CN et la position de M. Lawless. Si j'étais député de l'opposition, cela ferait déjà plusieurs semaines que je poursuivrais le président et les autres membres du Comité pour qu'on rencontre M. Lawless pour discuter de sa nomination et pour qu'on y consacre toute une réunion.

**M. Comuzzi:** Monsieur le président, j'espère que vous n'allez pas prendre dix minutes de mon temps.

**Le président:** Non, je n'ai rien pris sur le temps qui vous était alloué, monsieur Comuzzi. Continuez.

**M. Comuzzi:** D'accord.

**Le président:** La nomination par décret en conseil est pour un mandat de deux ans.

**M. Comuzzi:** Pour en revenir à ce que vous venez de dire, le Comité aura donc la possibilité d'étudier la nomination de M. Lawless avec lui, à un autre moment. C'est bien cela que vous avez dit, n'est-ce pas?

**Le président:** Si c'est là la volonté du Comité.

**M. Comuzzi:** Nous ne pouvons donc pas en discuter ce matin.

**Le président:** Vous pouvez faire comme bon vous semble, à condition que cela ne contrevienne pas au Règlement et que votre question soit recevable.

**M. Comuzzi:** Alors pourquoi vous-êtes vous immiscé là-dedans?

**Le président:** À cause de ce que vous avez dit à la toute fin de votre intervention, lorsque vous avez demandé quelle était la durée du mandat. Dans le cadre de la nomination, c'est un mandat fixe de deux ans. C'est bien cela, n'est-ce pas, monsieur Lawless?

**M. Lawless:** Non, monsieur.

**Le président:** Dans ce cas, quel est le mandat? Je pensais qu'il était de deux ans.

**M. Lawless:** Non, la nomination par décret en conseil est pour une période de trois ans.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Comme je suis heureux que nous ayons posé ces questions.

**M. Lawless:** Monsieur le président, en ce qui concerne le conflit d'intérêts, comme je l'ai déjà dit, je n'en vois aucun. L'actionnaire m'a demandé de mettre mes connaissances à la disposition des responsables de VIA en vue de l'élaboration et du dépôt d'un plan d'entreprise quinquennal. Nous y voyons un projet de gestion, et c'est précisément à cela que nous allons nous consacrer pendant quelque temps.



*[Text]*

**Mr. Comuzzi:** I know it is a hypothetical question, but what would happen if there was a decision that had to be made that benefited CN over VIA Rail's future? Would you consider that? Before you get upset, Mr. Chairman, I think that is an important question.

In your position as chief executive officer of both those companies, if that were to happen would you resign one of the positions?

**Mr. Lawless:** In the unlikelihood that would happen, as I indicated before, any decisions of that nature that would be made either at CN or at VIA, in the case of CN they would be handled by the chief operating officer with our board of directors, and in the case of VIA they would be handled by the same person, the chief operating officer, and the VIA board of directors.

As I say, we do not see the likelihood of that happening because of the minimal amount of interface that is necessary between the two companies outside of the terms and conditions of the contract that has already been negotiated.

**Mr. Comuzzi:** Mr. Lawless, the words you have used this morning are "hopefully that will not happen, and there is no likelihood that it would happen." But my question is, what if it should happen?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I have already indicated what I would do in a case like that unlikely happenstance.

**Mr. Comuzzi:** But my question, Mr. Chairman, was what if it should happen?

**The Chairman:** He answered it. You may not accept the answer, but it was an answer.

**Mr. Comuzzi:** On page 26 of the annual report it says:

Revenues from the contract with VIA Rail Canada Inc. declined by \$53.9 million because of the transfer of responsibility for certain activities.

Could you explain what the transfer of responsibilities was in that instance?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, one of the areas that we in Canadian National have been diligently working with VIA on over these many years is to give as much as possible of the responsibility and accountability for their own operations over to them.

• 1010

Over the last number of years we have virtually transferred every employee who was working in Canadian National who had a VIA requirement—I am talking about on-board personnel, train service personnel, engineers, trainmen, all of the equipment people who were working in the maintenance facilities, and station service personnel. Virtually everyone who has a VIA

*[Translation]*

**M. Comuzzi:** Je sais que c'est une question hypothétique, mais que se passerait-il s'il fallait prendre une décision mais que celle-ci bénéficiait à CN plutôt qu'à VIA Rail? Que feriez-vous alors? Avant de vous énerver, monsieur le président, je tiens à souligner que cette question est à mes yeux importante.

En votre qualité de président-directeur général des deux sociétés, advenant pareille situation, remettriez-vous votre démission pour l'un des deux postes?

**M. Lawless:** Comme je l'ai déjà dit, il est très peu probable que pareille situation survienne. Quoi qu'il en soit, dans le cas de toute décision du genre qui serait prise au CN ou à VIA, dans le cas de CN, la responsabilité reviendrait au chef de l'exploitation et au conseil d'administration, et il en serait de même si cela se passait chez VIA.

Cependant, comme je l'ai déjà dit, nous ne pensons pas qu'il y ait de grande chance que cela se produise, étant donné l'interaction très limitée que les deux sociétés sont appelées à avoir entre elles en dehors des conditions du contrat qui a déjà été négocié.

**M. Comuzzi:** Monsieur Lawless, vous avez déclaré ce matin que vous espérez que cela ne se produira pas et qu'il y a très peu de risques que cela se produise. Ma question est néanmoins la suivante; que se passera-t-il si cette situation se produit?

**M. Lawless:** Monsieur le président, j'ai déjà expliqué ce que je ferais si cette situation très peu probable se présentait.

**M. Comuzzi:** Ma question, monsieur le président, était la suivante: qu'arrivera-t-il si cette situation se présente?

**Le président:** Le témoin a répondu. Vous n'acceptez peut-être pas sa réponse, mais il a néanmoins répondu.

**M. Comuzzi:** On peut lire ce qui suit à la page 26 du rapport annuel:

Les produits découlant du contrat avec VIA Rail Canada Inc. (VIA) ont diminué de 53,9 millions de dollars en raison de la prise en charge par cette société de certaines activités.

Pourriez-vous m'expliquer à quoi correspond la prise en charge dans ce cas-ci?

**M. Lawless:** Monsieur le président, l'une des choses que nous, au Canadien National, nous efforçons de faire avec VIA, et ce depuis de nombreuses années, c'est de rendre cette dernière responsable et redevable de ses propres activités.

Au cours des dernières années, nous avons transféré la quasi-totalité des employés qui travaillaient au service du CN mais qui avaient des obligations, en vertu de leurs fonctions, envers VIA, et je songe ici tout particulièrement au personnel responsable du service dans les trains, aux ingénieurs, aux agents de train, au personnel d'entretien affecté aux installations d'entretien

**[Texte]**

responsibility has now gone from Canadian National to VIA. So now that becomes a direct expense of VIA, no longer an expense that Canadian National incurs, and then is picked up through what was before the costing order.

Most of the activity that is involving VIA and CN is for their use of our facilities: tracks, ties, ballasts, signals, and dispatching services. As I mentioned before, Canadian National under the contract must earn at least one-third of that contract through on-time performance, and that is the incentive for Canadian National to do a good job for VIA.

**Mr. Comuzzi:** If the contract declined by \$53.9 million in the fiscal period, what was the total contract?

**Mr. Lawless:** I think it would be wrong to say that the contract declined by that. The revenue or the charges between the two companies declined by that much. It was under a different arrangement. It was under a costing order that was called R-6313, which is the vehicle that the shareholder used for the railways to charge VIA for the services that were performed by the railways. Now, that applied to Canadian National and Canadian Pacific.

We have been diligently, for about a year and a half to two years, trying to work out a new contract and that was done effective January 1, 1988. So the charges that were formally \$53 million higher have been reduced by \$53 million, as a result of some of these changes that were made.

**Mr. Comuzzi:** What will be the continuing association in the future between CN and VIA, having given these transfers of responsibilities?

**Mr. Lawless:** The new contract that has now been negotiated between Canadian National and VIA covers off whatever residual services are left, and they are usually simple things like line point servicing and policing, and then the use of the tracks, the ties, the ballasts, the signals, and the dispatcher. So it is the infrastructure costs plus whatever residuals are made.

In the last four years VIA has opened new maintenance facilities in Toronto, Montreal, Halifax and Montreal, and that work was formally done by Canadian National. The employees and the work have been transferred to VIA. We were very happy to see that happen because they incur their own costs.

**Mr. Comuzzi:** Procedural areas, which should have perhaps been cleaned up when VIA was structured, are now being cleaned up. Do you foresee a future for VIA

**[Traduction]**

et au personnel des gares. Presque tous les employés qui devaient s'acquitter de certaines fonctions pour le compte de VIA sont passés du CN à VIA. Toutes les activités assurées par ces employés font maintenant l'objet de dépenses directes qui reviennent à VIA, et non plus au CN, qui récupérerait les coûts grâce à un mécanisme qu'on appelait dans le temps «Mémoire sur le calcul du prix de revient».

La plupart des activités où il est question d'une entente entre VIA et CN concernent l'utilisation par VIA d'installations qui appartiennent à CN, et je citerais à titre d'exemple les lignes de chemins de fer, les traverses, les ballasts, la signalisation et les services d'acheminement. Comme je l'ai déjà dit, en vertu du contrat, le CN doit gagner au moins le tiers du contrat grâce à la ponctualité, et c'est ce qui pousse le CN à faire du bon travail pour VIA.

**M. Comuzzi:** Si le contrat a baissé de 53,9 millions de dollars pendant l'exercice financier, quel était le montant total du contrat?

**M. Lawless:** Je pense qu'il serait faux de dire que le contrat a baissé de ce montant. Ce sont les revenus ou les produits découlant du contrat entre les deux sociétés qui ont accusé cette baisse. Cela relevait d'un autre arrangement, un mémoire sur le calcul du prix de revient baptisé R-6313. C'est cet instrument que l'actionnaire a utilisé pour permettre aux chemins de fer d'exiger de VIA qu'elle paye pour les services qu'ils assuraient. Cet arrangement s'appliquait au Canadien National et au Canadien Pacifique.

Nous avons pendant un an et demi ou deux ans oeuvré assidûment à l'élaboration d'un nouveau contrat, et celui-ci est entré en vigueur le 1 janvier 1988. Suite à certains des changements qui y ont été apportés, les frais ont été réduits de 53 millions de dollars.

**M. Comuzzi:** Étant donné ces transferts de responsabilités, quelles relations le CN et VIA Rail entretiendront-ils à l'avenir?

**M. Lawless:** Le nouveau contrat qui a été négocié entre le Canadien National et VIA couvre les services résiduels; il s'agit en général de choses simples, comme par exemple l'entretien et la surveillance des gares secondaires, l'utilisation des lignes de chemins de fer, des traverses, des ballasts, de la signalisation, et des services d'acheminement. Il s'agit donc des coûts liés à l'infrastructure et des services résiduels.

Au cours des quatre dernières années, VIA a ouvert de nouvelles installations d'entretien à Toronto, à Montréal, et à Halifax, et ce travail a été officiellement fait par le Canadien National. Les employés et les travaux ont été transférés à VIA. Cette tournure des événements nous a fait très plaisir car VIA doit assumer ses propres coûts.

**M. Comuzzi:** L'on est en train de mettre de l'ordre dans les questions de procédure, ce qui aurait peut-être dû être fait lors de l'établissement de VIA. Prévoyez-vous



[Text]

that could be brighter than the numbers we are hearing today?

**Mr. Lawless:** I would have to answer that question this way. The future of VIA is going to depend very much on their ability to market the services and provide the services that the public are prepared to buy. I think it is much better for them to control their own costs, be accountable for their own costs. We have been working towards that over the last number of years and it has now happened. We are very pleased about that.

The management over there has a much better opportunity to determine their own destiny insofar as their costs are concerned.

**Mr. Comuzzi:** We have heard a lot of discussion in the last little while about what the railways charge VIA for track rental and so on. Would you have those numbers handy?

• 1015

**Mr. Lawless:** No, I think what you have been hearing, Mr. Chairman, is the past. Let me go on record, first of all, as totally rejecting this concept that the railways have overcharged the passenger services in this country. The railways charged what the R-6313 Costing Order determined, which was totally monitored and controlled by the former Canadian Transport Commission, now the National Transportation Agency. As I mentioned earlier, the 1989 figure for VIA's use of Canadian National's services will be \$54 million, and we have to earn one-third of that.

If I might give you an analogy of several years ago, when we had all the employees in Canadian National and were providing all the services, including all the maintenance, operations and our own train crews, it got as high as \$300 million-plus. However, we were doing everything and VIA only had a marketing team. All the station service employees, all the train service employees and all the maintenance people were CN employees. This was just a transfer of those costs to VIA for the services that were charged under the costing order.

**Mr. Comuzzi:** Another area of the report states that in moving commodities, you have a substantial amount of money set aside for the future rental of railway grain cars. I forget what the amount was. There has always been a discrepancy in the turn-around time for cars going to Vancouver to unload grain and the turn-around time into Thunder Bay. My information says there is a seven day better turn-around time by cars going into Thunder Bay. Why would that not be taken into the cost factor?

**Mr. Lawless:** I am going to ask Mr. Sturgess to comment on that. But I want to comment first on the major problem the railways have with moving the

[Translation]

pour VIA un avenir plus rose que celui que nous laissent entrevoir les chiffres qu'on nous a communiqués aujourd'hui?

**M. Lawless:** Je vais vous répondre de la façon suivante: l'avenir de VIA sera largement fonction de sa capacité de commercialiser ses services et de fournir au public les services que celui-ci est prêt à acheter. Je pense qu'il est nettement préférable pour VIA qu'elle soit responsable de surveiller ses propres coûts et d'en rendre compte. Nous travaillions à cela depuis plusieurs années, et c'est maintenant chose faite. Nous en sommes ravis.

Les gestionnaires de VIA seront maintenant beaucoup mieux en mesure de tisser leur propre destin en ce qui concerne les coûts.

**M. Comuzzi:** L'on entend beaucoup parler ces derniers temps de ce que les chemins de fer demandent à VIA pour la location de voies ferrées, etc. Auriez-vous ces chiffres à portée de la main?

**M. Lawless:** Non, ce que vous avez pu entendre à ce sujet, monsieur le président, appartient au passé. Permettez-moi tout de suite de dire que je ne suis pas du tout d'accord avec l'idée selon laquelle la facture que nous avons présentée pour le transport des voyageurs aurait été beaucoup trop élevée. Ce que nous avons pu facturer a d'ailleurs fait l'objet du Mémoire R-6313 sur le calcul du prix de revient, approuvé et vérifié par la Commission canadienne des transports, qui s'appelle maintenant l'Office national des transports. Comme je l'ai dit tout à l'heure, la facture du Canadian National à VIA pour services rendus, en 1989, se montera à 54 millions de dollars, et nous devons en mériter un tiers.

Si je puis me permettre une comparaison, il y a plusieurs années, lorsque les employés du Canadien National faisaient fonctionner les trains, assuraient leur entretien, et étaient responsables de tout ce service, la facture était de 300 millions de dollars et plus. Nous assurons tout le service, et VIA n'avait qu'une équipe responsable de la commercialisation. Tous les employés des gares, tous les employés des trains, et tous les cheminots assurant l'entretien, étaient des employés du CN. Il y a eu transfert à VIA des coûts pour ces services qui étaient facturés en vertu du Mémoire sur le calcul du prix de revient.

**M. Comuzzi:** Dans votre rapport on signale également que, pour le transport des marchandises, vous avez mis de côté certaines sommes en prévision de la location de certains wagons destinés au transport des céréales. Je ne me souviens plus du chiffre exact. Il y a toujours eu par ailleurs une différence énorme entre l'aller-retour sur la ligne de Vancouver et sur celle de Thunder Bay. Sur la ligne de Thunder Bay on gagne sept jours. Est-ce que l'on en tient compte lorsqu'on calcule les coûts?

**M. Lawless:** Je vais demander à M. Sturgess de répondre. Mais je vais d'abord vous dire de façon générale que nous avons certains problèmes en matière de



## [Texte]

country's grain. It is a sad performance in many respects, when you compare the turn-around time of the grain fleet and the turn-around time of the other part of our fleet; the difference is about seven or eight days. The grain fleet moves in 19 or 20 days; the other fleet moves in about 12 days. The reason is that we still have to serve all of the country elevators, and we still are very dependent on unloads by the ships available and the types of grain available. The extent to which we are able to turn those cars around is really out of the railway's control, to a large degree.

I cannot comment specifically on the difference between Thunder Bay and Vancouver, except to say we are usually waiting in Vancouver four to six days before we can get our grain unloaded, through the terminal and onto the ships, either because of ships, elevator time, wrong kind of grain or tough and damp grain. Whatever the problem, we usually cannot get unloaded when we get there.

Mr. Sturgess, do you want to add to that?

**Mr. John Sturgess (Senior Vice-President and Chief Operating Officer, Canadian National Railway Company):** There is a difference. Incidentally, we have those problems with car delays in Thunder Bay too, but there is a difference. It is mainly related to the shorter average length of haul into Thunder Bay than to the west coast. You are inherently going to have a difference in car cycle time. It is just a longer distance.

**Mr. Malone (Crowfoot):** My questions will start very much where Mr. Comuzzi left off. Most of them will centre on the grain industry.

I want to express my appreciation, as others have, for the leadership Mr. Lawless has shown with CN, one of North America's finest railways, in the best traditions of that expression. I also want to express my full agreement with his very noteworthy comment that the success of the railways in the future will be market driven, and will not be simply a succession of various policies.

• 1020

On the question of turnaround time in the grain industry, I wonder if you could give us a bit of a noting of some of the bottlenecks that are still there. One of them we used to express is that potash picks up in about two, three or four places and delivers to two; coal picks up in two or three and delivers to two; grain delivers to four, and picks up in something like 2,000 points. That may be old data. Can you refresh us as to what the current number is of grain pick-up points—we know the four ports—and compare it with coal and potash in terms of pick-up and delivery?

## [Traduction]

transport des céréales. À bien des égards la performance est médiocre, si l'on fait une comparaison entre le roulement des wagons utilisés pour le transport des céréales et le roulement des autres; la différence est en générale de sept à huit jours. Le roulement pour les trains de céréales est de 19 ou 20 jours, pour le reste c'est de 12 jours. La raison en est que nous sommes obligés de desservir tous les silos de collecte, et que nous dépendons par ailleurs de l'opération de transbordement dans les ports, et du type de grain demandé. Au total nous avons très peu d'influence sur ce rythme d'utilisation de notre matériel roulant.

Je ne peux pas vous donner plus de renseignements sur la différence qu'il y a entre la ligne de Thunder Bay et celle de Vancouver, si ce n'est que nous attendons en général à Vancouver quatre à six jours avant que le grain ne soit déchargé, acheminé par le terminal, sur les bateaux, le retard étant imputable aux bateaux, aux silos, ou au fait que le grain que nous apportons n'est pas celui qui est demandé, ou bien même qu'il est humide, etc. Il y a souvent des problèmes, et en général nous ne pouvons pas obtenir le transbordement tout de suite.

Monsieur Sturgess, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. John Sturgess (premier vice-président et chef de l'exploitation, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada):** Il y a quand même une différence entre ces deux lignes. J'ajoute tout de suite, cependant, que nous avons aussi des problèmes d'attente à Thunder Bay, mais il faut quand même considérer que la distance à couvrir pour rejoindre Vancouver est supérieure à celle qui nous sépare de Thunder Bay. Cela se traduit automatiquement par une différence de rythme d'utilisation du matériel roulant. Cela tient à la distance.

**M. Malone (Crowfoot):** Je vais reprendre là où M. Comuzzi s'est arrêté. La plupart de mes questions porteront sur le transport des céréales.

J'aimerais tout d'abord féliciter, moi aussi, M. Lawless pour les initiatives qu'il a prises à la tête du CN, un des meilleurs réseaux de chemins de fer de l'Amérique du Nord, avec tout ce que cela comprend. Je tiens également à dire que je suis tout à fait d'accord avec ce que vous avez dit, à savoir que l'avenir des chemins de fer dépendra de leur capacité de s'adapter aux réalités du marché, plutôt qu'aux réalités politiques.

Je reviens à cette question de la fréquence d'utilisation de vos trains, dans le transport des céréales. Pourriez-vous nous donner quelques indications plus précises sur les goulets d'étranglement auxquels vous devez faire face. Je sais que pour la potasse vous chargez en deux, trois ou quatre endroits, pour ensuite décharger en deux points; pour le charbon c'est également deux ou trois lieux de chargement, et deux points de déchargement; alors que pour les céréales vous déchargez en quatre points, mais l'opération de chargement est répartie entre quelque 2,000 points. Ce sont peut-être de vieux chiffres. Vous pourriez

[Text]

**Mr. Lawless:** The main comparison would be that in coal, sulphur and potash, and some of the other major commodities like that, the railways are able to negotiate with the producers—the shippers—a unit train concept, where you can put a unit train in, and the shipper has the responsibility of loading those in certain times. If he does not load in a certain time, he gets a penalty. We have the responsibility of running that train over the road and getting it to destination in a certain timeframe based on a contract. If we do not do that, we get a penalty. The terminal operator at the other end has a responsibility for unloading the cars in a certain time. If he does not do that, he gets a penalty. So the system has a whole series of built-in incentives, and that makes the whole system work a lot more efficiently. That is why we have, if you like, the lower car days associated with those other commodities versus grain.

You are right; there are hundreds and hundreds of pick-up points with grain. We will send two or three cars up a branch line to pick up some grain. We cannot really run unit trains or train loads until we get to the main line again, and then we are subject to when the ports can unload it, either because they do or do not have the ships, or because it is or is not the right kind of grain.

I remind the committee, Mr. Chairman, that there is no demurrage on grain cars. There is no incentive for anybody to move them faster, other than the fact that when there is a shortage, people usually start to move a little faster and the system starts to work a little better. Fortunately, I guess for the producers, right now there is no shortage of cars. We have lots of cars; we just do not have the grain.

**Mr. Malone:** Of course that is largely drought related from the season before.

Very much connected to this is the question of incentive rates, and as that may lead to larger handling and throughputs in various facilities in the prairies, are you making application for incentive rates on any lines at the present time? If so, can you indicate the extent in a broad way? I would not want you to go into each point where you are looking at that. I guess more than anything I am looking at where you envision your company taking us in terms of faster throughput in the grain industry. In particular, where do you see the terminal concept in the short term? By that, I mean a decade or a decade and a half.

**Mr. Lawless:** I will ask Mr. Sturgess to comment on that. I want the committee to know, Mr. Chairman, that Canadian National was the first company to introduce incentive rates. We have worked very hard to make that incentive rate concept work. We are thoroughly convinced it is the way to go for the future, and we like to

[Translation]

peut-être nous mettre à jour, et notamment pour ce qui est des céréales—nous savons qu'il y a quatre ports—en faisant une comparaison avec le charbon, et la potasse.

**M. Lawless:** Pour le charbon, le soufre et la potasse, et quelques autres produits de base d'importance comparable, nous pouvons négocier avec les producteurs—en l'occurrence les expéditeurs—le chargement de trains-blocs, l'expéditeur ayant ensuite l'entière responsabilité des délais de chargement. Si ces délais ne sont pas respectés, il est pénalisé. Nous avons ensuite la responsabilité de l'acheminement du convoi à bon port, et toujours dans les délais prescrits par le contrat. En cas de retard, nous sommes pénalisés. Et au terminal, le responsable de l'opération de transbordement doit lui aussi respecter certains délais. Là aussi des sanctions sont prévues. Voilà donc un certain nombre de mécanismes d'incitation qui en font un système qui fonctionne de façon beaucoup plus efficace. Pour tous ces produits de base, notre rythme d'utilisation du matériel roulant est bien supérieur à ce qu'il est pour les céréales.

Vous avez raison, les opérations de chargement ont lieu, pour les céréales, en une multitude de points, puisque nous desservons les lignes secondaires avec deux ou trois wagons à chaque fois. Nous ne pouvons former de trains-blocs entier que lorsque nous avons rejoint la ligne principale, et ensuite il y a l'opération de transbordement dans les ports; les bateaux ne sont pas toujours là ou encore nous n'apportons pas la bonne catégorie de grains.

Je rappelle au Comité, monsieur le président, que les droits de surestaries ne s'appliquent pas au déchargement des céréales. Rien n'incite donc personne à faire diligence, sauf lorsque l'on vient à manquer de wagons, ce qui heureusement, pour les producteurs du moins, n'est pas le cas en ce moment. Lorsque les wagons viennent à manquer tout le monde travaille un peu plus vite, et ça fonctionne mieux. Nous avons beaucoup de wagons, en ce moment c'est le grain qui manque.

**M. Malone:** Cela vient de la sécheresse de la dernière saison.

Cela m'amène à vous poser des questions sur les tarifs incitatifs, qui pourraient être utilisés pour accélérer toute l'opération, notamment dans les Prairies. Avez-vous fait une demande dans ce sens? Si oui, pourriez-vous nous en parler? Je ne vous demande pas d'énumérer toutes les lignes auxquelles vous envisagez d'appliquer ce tarif incitatif. Je voudrais simplement savoir comment vous envisagez l'avenir, et ce que votre compagnie pense pouvoir faire pour accélérer le transport des céréales. Pensez-vous, à court terme, pouvoir appliquer le système du terminal? Faudra-t-il attendre dix ans, quinze ans?

**M. Lawless:** Là encore je demanderais à M. Sturgess de vous répondre. Mais j'aimerais dire au Comité, monsieur le président, que le Canadien National a été la première compagnie ferroviaire à appliquer un système de tarifs incitatifs. Nous avons eu beaucoup de mal à faire fonctionner ce système, mais nous sommes complètement



[Texte]

introduce it wherever we can make arrangements with the producers who want to use it.

**Mr. Sturgess:** I might say, CN introduced it in the face of a lot of opposition initially. We had a segment of the grain industry with us, but we had a lot of opposition, and it took us a while to get them in. Now CP and SL both have incentive rate structures designed to encourage the loading of multiple cars principally, and also to encourage loading on weekends.

• 1025

The basic problem here—and you referred to it earlier—is that grain is not like coal or potash. When you ship grain you ship various types of grain—it is barley, or wheat, or oats, or canola, or something—and within those broad classifications many grades are marketed. So it is quite a different type of commodity to ship compared to coal, which is produced to a particular specification and gets shipped in trainloads and gets dumped on a big pile of the same quality coal in Vancouver. It is a much easier commodity to handle in that respect.

I do not think we are ever going to get around this problem of many different types of grain, unless of course the Wheat Board greatly simplifies its marketing approach, which is unlikely. But hopefully we can introduce economies into the gathering system so we can at least ship grain in major multiples, through elevators that can load many cars at a time. And hopefully—and this I am absolutely certain is going to depend on an effective demurrage system—we will get a better and more expeditious handling of those cars when they reach export position, because, as Mr. Lawless has said, there is absolutely no incentive now for anybody to move those cars in the terminal. They can sit around and there is no penalty.

**Mr. Malone:** Can you give me a comparison on that? A demurrage system exists for sulphur, coal, potash, and other products.

**Mr. Sturgess:** For example, in coal if a train takes longer than four hours to unload, a penalty applies.

**Mr. Malone:** What is that penalty?

**Mr. Sturgess:** It varies with the different companies we have contracts with, and I do not think I would want to discuss it today.

**Mr. Malone:** Okay. But is it individual and done by contract?

**Mr. Lawless:** Negotiated.

[Traduction]

convaincus que c'est la voie de l'avenir, et partout où les producteurs sont prêts à s'entendre avec nous, nous sommes prêts à appliquer ce système.

**M. Sturgess:** Je dois dire que le CN s'est heurté à beaucoup d'opposition avant de pouvoir faire accepter ce système. Nous avions une partie des producteurs de notre côté, mais nous nous sommes néanmoins heurtés à beaucoup d'opposition, et il a fallu un certain temps avant que le système soit accepté. CP et SL ont maintenant adopté ce système de tarifs incitatifs, encourageant le chargement de trains mixtes, mais encourageant également le chargement en fin de semaine.

Le problème essentiel ici—vous en avez déjà parlé—c'est que les céréales ne sont pas comparables au charbon ou à la potasse. Lorsque vous transportez des céréales, vous avez affaire à toute une gamme de céréales—l'orge, le blé, l'avoine, le canola, etc.—et à l'intérieur de chacune de ces catégories vous avez plusieurs qualités et variétés. C'est donc très différent du transport du charbon, qui est calibré en fonction d'un usage bien précis, qui est transporté par train entier, que l'on décharge ensuite facilement sur un tas de charbon de la même catégorie à Vancouver. C'est donc beaucoup plus facile.

Je ne pense pas que nous puissions un jour régler ce problème dû au très grand nombre de catégories de grains existant sur le marché, à moins que la Commission canadienne du blé simplifie son système, et sa technique de marketing, ce qui est peu probable. Espérons simplement que nous arriverons à réaliser certaines économies au moment de la collecte, grâce au chargement de trains-blocs mixtes, et grâce à des silos qui peuvent charger plusieurs wagons à la fois. Espérons également—et je suis sûr que cela dépendra dans une large mesure des droits de surestaries qui seront appliqués—que nous arriverons à faire faire les déchargements plus rapidement, car, comme l'a dit M. Lawless, rien n'incite personne à faire diligence au terminal. Les wagons peuvent attendre des jours et des jours sans qu'aucune sanction ne soit appliquée.

**M. Malone:** Est-ce que vous pouvez faire des comparaisons? Des droits de surestaries sont appliqués au soufre, au charbon, à la potasse, et à d'autres produits.

**M. Sturgess:** Pour le charbon, si le déchargement du train se poursuit au-delà de quatre heures, une pénalité s'applique.

**M. Malone:** De combien est-elle?

**M. Sturgess:** Cela varie d'une compagnie à l'autre, je préfère ne pas en parler aujourd'hui.

**M. Malone:** Très bien. Mais c'est prévu dans le contrat des compagnies avec lesquelles vous traitez?

**M. Lawless:** Oui, c'est négociable.



[Text]

**Mr. Malone:** What you are saying, then, is that in the grain trade there is no penalty at all for the speed of unloading, or the speed of travel, or loading.

Let me just move to the question of cleaning and drying. I know that we are starting to stretch beyond CN's jurisdiction in the question, but it really comes to the whole question of incentive rates. It also comes to the question of the amount of useless dockage that you would haul to port, part of your carry. Is this something that CN in any way is taking a view on, expressing an opinion on—that there needs to be more cleaning and drying on the Prairies as opposed to sending it out to the coast and trying to dry it with wet air?

**Mr. Lawless:** We certainly are taking an interest in it, because it is in our own best interest to do so, to try to speed up this system so it is much more efficient than it is at the moment. Through the Western Grain Transportation Authority committees, of which we are members, we constantly get involved in some of the conclusions and decisions that are reached there. Largely, we would favour and would like to see larger elevators on the main lines, and the grain-gathering system on the basis that the grain that comes to those elevators is cleaned and dried there and then proceeds in covered hoppers to its port destination. The system would be much better if it were able to do that.

The alternate to that is to do what we are doing now, and that is to have the grain go to the port, it sits there until somebody is ready to take it into the elevator and clean and dry it, and if it happens to be the wrong grade or the wrong type of grain then it sits in the cars. The system would work much better if it were backed up into the Prairies.

**Mr. Malone:** If we had cleaning and drying on the Prairies in terminal types of concepts, would you then envision rather than the port infrastructures we have at present, we could do some unit dumping over ships, similar to what they are doing in Australia where the track goes right out over the ships and the bulk unloads?

**Mr. Lawless:** That concept is going to help the port operations considerably from our overview, having in mind that we are not experts in ports. We know how those bulk systems work in Australia. They are very good. I think Canada has to start introducing those kinds of changes if we are ever going to get the grain system operating the way it should operate.

• 1030

**Mr. Malone:** Bearing in mind that our present grain pick-up system was developed in the horse-and-buggy days when the concept was there, though unwritten, that a farmer could load a sled-load of grain, and get to town and back with a team of horses in the winter time before it was dark, and we had grain elevators every six to nine miles on every railway line.

[Translation]

**M. Malone:** Pour le transport des céréales il n'y a aucune pénalité de prévue, ni pour la rapidité du déchargement, ni pour la rapidité du transport, ou du chargement.

J'aimerais maintenant passer à la question du séchage et du nettoyage du grain. Je sais que ce n'est pas la responsabilité du CN, mais cela revient encore à cette question des tarifs incitatifs. Cela touche aussi à la question des quantités de matières inutilisables que vous transportez jusqu'au port. Est-ce que vous avez déjà réfléchi à la question, et fait savoir qu'il serait préférable de mieux nettoyer et sécher le grain dans les Prairies, au lieu de l'expédier sur la côte pour un séchage à l'air humide?

**M. Lawless:** Nous nous intéressons à la question, puisqu'il est de notre intérêt d'essayer d'accélérer l'ensemble de l'opération, pour que ce soit plus efficace que ça ne l'est maintenant. Les comités créés pour l'application de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, comités dont nous faisons partie, nous permettent de participer aux discussions et décisions qui sont prises dans ce domaine. De façon générale, nous serions partisans d'un système de silos plus importants, installés sur les lignes principales, et c'est là que se ferait le nettoyage et le séchage du grain, avant que celui-ci ne soit ensuite transporté en wagons-trémies jusqu'au port. Ce serait un système bien préférable.

L'autre solution, c'est de faire ce que nous faisons maintenant: nous transportons le grain jusqu'au port, il attend d'être déchargé dans un silo, où il est nettoyé et séché, mais si ce n'est pas la qualité de grain demandée, il faut encore attendre plus longtemps avant que les wagons ne soient déchargés. Le système fonctionnerait beaucoup mieux si l'opération avait lieu dans les Prairies.

**M. Malone:** Si le nettoyage et le séchage se faisaient dans des terminaux installés dans les Prairies, au lieu d'avoir toutes ces installations dans les ports, comme à présent, pourriez-vous envisager un transbordement direct sur les bateaux, tout à fait comparable à ce qui se fait en Australie où les rails vont jusqu'aux bateaux pour faciliter le déchargement?

**M. Lawless:** Je pense que cela améliorerait effectivement l'ensemble de l'opération, mais n'oubliez pas que nous ne sommes pas experts des questions portuaires. En Australie, ce système de déchargement en vrac fonctionne très bien. Le Canada devrait adopter ces méthodes si nous tenons à ce que notre système de transport des céréales fonctionne convenablement.

**M. Malone:** Il ne faut pas oublier que notre système remonte au bon vieux temps où pour livrer leur blé en ville, les agriculteurs n'avaient qu'à le charger à bord d'un traineau à cheval, ce qui leur permettait encore de rentrer chez eux avant la tombée du jour, les silos à blé étant situés tous les six à neuf milles le long de la voie du chemin de fer.

[Texte]

You probably have some model in mind regarding the number of terminals the most efficient delivery system would have. Do you have a projection? We hear numbers thrown around that 40 terminals would handle the Prairies, or some other number. Does CN have what you would consider an objective model of what you would see down the road? I am looking at it, not from CN's perspective, I might add, from the perspective of efficiency to the farm producer. A subsequent question is: what share of savings will end up back in the farm producer's pocket? Can you give us some idea as to where that might go?

**Mr. Lawless:** No, I would not be so bold as to put forth an optimum number of terminals. We have worked through the Western Grain Transportation Authority committees with a group that is trying to deal with these questions. It is going to depend very much on how quick the Alberta pool, the Saskatchewan pool, and the Manitoba pool want to move forward with respect to where the grain-gathering systems are going to be. They have their own particular interests in this area. I think it will be determined eventually, Mr. Chairman, on the basis of how fast that process can take place. We certainly have some ideas, we certainly have an opportunity for our input, and we do take advantage of those opportunities.

**Mr. Malone:** Yes. They have their own sets of problems.

**The Chairman:** That is the end of the first round. We start the second round. Mr. Lawless has a commitment at 12.30 p.m. with the minister, so we are going to wind up this hearing at 12.30 p.m.

**Mr. Benjamin:** Can we have him back at 3.30 p.m.?

**The Chairman:** No.

**Mr. Benjamin:** Why not?

**The Chairman:** We will talk about that later. I am not saying we are not going to have him back sometime, but we do not have a session set for this afternoon.

The question Mr. Lawless has not answered yet, Mr. Benjamin, which I think he is going to have to answer, is whether he is going to appear Tuesday with VIA Rail, wearing the other hat.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** I think the chairman should put that question right now on behalf of all of us.

**Mr. Lawless:** I will answer the question.

**The Chairman:** I am asking you.

**Mr. Lawless:** No.

**The Chairman:** Is it going to be the chairman, Mr. Hanigan, and other officials?

**Mr. Lawless:** It is going to be Mr. Hanigan and the operating officers. I understand the reason you invited the VIA group to appear before this committee is to deal with the 1988 annual report, and of course I have nothing to do with the 1988 annual report.

[Traduction]

Vous devez avoir fait des prévisions quant au nombre de terminaux qui seraient nécessaires pour optimiser notre réseau de livraison. Certaines personnes affirment qu'une quarantaine de terminaux suffiraient pour la région des Prairies. Le CN a-t-il cherché à élaborer un modèle à ce sujet? Moi bien entendu j'envisage la question non pas du point de vue du CN mais de celui des agriculteurs. Quelle partie des économies ainsi réalisées reviendrait aux agriculteurs?

**M. Lawless:** Je ne sais pas quel sera le chiffre idéal de terminaux. Par l'entremises des comités qui régissent le transport des grains de l'Ouest, nous avons collaboré avec un groupe qui cherche justement à résoudre ces questions. Cela dépendra dans une certaine mesure des décisions qui doivent être prises par les coopératives de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba que la question intéresse bien entendu. Tout dépendra du temps qu'il faudra attendre pour avoir une réponse à ces questions. Il va de soi que nous ferons valoir notre point de vue.

**M. Malone:** Eux aussi ils ont leurs problèmes.

**Le président:** Ceci termine le premier tour et nous allons maintenant entamer le second. Comme M. Lawless doit rencontrer le ministre à 12h30, je propose qu'on termine la réunion à 12h30.

**M. Benjamin:** Est-ce qu'il pourra revenir à 15h30?

**Le président:** Non.

**M. Benjamin:** Et pourquoi?

**Le président:** On en parlera plus tard. Il se peut qu'il revienne une autre fois mais certainement pas cet après-midi.

Par ailleurs, M. Lawless ne nous a toujours pas dit s'il va comparaître mardi pour discuter de VIA Rail.

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Le président n'a qu'à lui poser la question en notre nom à tous.

**M. Lawless:** J'allais justement y répondre.

**Le président:** Est-ce que vous y serez?

**M. Lawless:** Non, je n'y serai pas.

**Le président:** C'est M. Hanigan, le président, et d'autres fonctionnaires qui vont donc comparaître?

**M. Lawless:** En effet, il y aura M. Hanigan ainsi que des responsables de l'exploitation. Le responsable de VIA Rail a été invité à comparaître devant le Comité à l'occasion de l'étude du rapport annuel pour 1988, question qui n'est pas de ma compétence.



[Text]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, would you on our behalf explain to Mr. Lawless, who is a gentleman and a scholar, why we would be interested in having him here on Tuesday.

• 1035

**The Chairman:** I think we can discuss this later.

**Mr. Tobin:** You are so effective in doing those sorts of things.

**The Chairman:** We have the answer at the moment, and we can have our discussion.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, bearing in mind that Mr. Lawless is unfortunately not going to be here when VIA appears—and I can assure Mr. Lawless we are as concerned about 1989, 1990, 1991, 1992, 1993... in fact more interested in them than we are in 1988—it is for that reason that if he could change his agenda, we would certainly appreciate his presence. He is such a forthright witness.

I want to ask Mr. Lawless whether or not CN has arranged a debenture for the Central Western Railway.

**Mr. Lawless:** No, we have not. Are you talking about a new one, or the one that was there initially with the original arrangements with the—

**Mr. Tobin:** With CP, you mean? I am talking about one in recent times, in the last year or two.

**Mr. Lawless:** No, I am not aware of—

**Mr. Tobin:** Was there an initial one that CN was involved in at the time it bought out the line?

**Mr. Sturgess:** It has nothing to do with CP.

**Mr. Lawless:** CP is not involved in the Central Western Railway, to my knowledge. This is our former Stettler sub, for which we had applied for abandonment and had received authority to abandon. The Central Western Railway, under Mr. Payne, made an arrangement to take it over and is operating it.

**Mr. Tobin:** And at that time there were some financial arrangements with CN?

**Mr. Lawless:** There is an agreement between the Central Western Railway and Canadian National on how this will be handled in the future. If he goes down, Canadian National has to take it back. But there are no financial arrangements about our subsidizing him.

**Mr. Tobin:** Let me come to another question, then; and it has to do with your VIA hat. The vice-chairman of VIA's board of directors is Mr. Hugh Horner, and Mr. Hugh Horner, in *The Windsor Star* on May 19, and in *The Edmonton Journal* on May 17, identified as vice-chairman of VIA Rail, is quoted as saying that in one way or another Alberta will have passenger trains running from Calgary to Edmonton through the mountains; in

[Translation]

**M. Tobin:** Monsieur le président, vous pourriez peut-être expliquer à M. Lawless les raisons pour lesquelles nous aimerions qu'il revienne mardi.

**Le président:** On pourrait en discuter plus tard.

**M. Tobin:** Vous êtes pourtant passé maître dans ce genre de chose.

**Le président:** Vous avez entendu la réponse de M. Lawless. Je trouve qu'on peut remettre cette discussion à plus tard.

**M. Tobin:** Il est regrettable que M. Lawless ne comparaitra pas en même temps que les autres témoins représentant VIA Rail car en réalité ce n'est pas tellement 1988 qui nous intéresse mais bien plutôt les années qui suivront. C'est pourquoi il serait vraiment très souhaitable qu'il puisse comparaître lui aussi car il est un excellent témoin.

Je voudrais savoir par ailleurs si le CN a offert des obligations non garanties pour le compte des chemins de fer Central Western.

**M. Lawless:** Non. Vous voulez parler de nouvelles obligations ou bien de celles qui existaient au moment où les accords furent conclus avec... .

**M. Tobin:** Vous voulez dire avec le CP n'est-ce pas? Je parle d'obligations qui auraient été offertes il y a un an ou deux.

**M. Lawless:** Pas à ma connaissance.

**M. Tobin:** Le CN a-t-il participé à une émission au moment où il y a racheté le chemin de fer?

**M. Sturgess:** Cela n'a rien à voir avec le CP.

**M. Lawless:** À ma connaissance le CP n'a rien à voir avec le chemin de fer Central Western. Nous avons été autorisés à abandonner l'exploitation du tronçon de chemin de fer desservant Stettler. Or ce tronçon a été repris et est exploité par le chemin de fer Central Western, présidé par M. Payne.

**M. Tobin:** Des accords financiers avaient bien été conclus à l'époque avec le CN?

**M. Lawless:** Un accord avait été conclu entre le chemin de fer Central Western et le Canadien National sur la façon dont cette question serait réglée à l'avenir. Ainsi s'il fait faillite, le Canadien National s'engage à le reprendre. Nous ne nous sommes pas engagés à le subventionner.

**M. Tobin:** Je voudrais maintenant vous poser une question au sujet de VIA Rail. Le vice-président du conseil d'administration de VIA Rail, M. Hugh Horner, aurait dit d'après le journal *The Windsor Star* du 19 mai et le *Edmonton Journal* du 17 mai que quoiqu'il arrive, l'Alberta veillera à ce qu'un train de voyageur circule entre Calgary et Edmonton à travers les Rocheuses, à savoir la liaison «Plein jour sur les Rocheuses». Il aurait



[Texte]

other words, the Rocky Mountain dayliner service. He goes on to say there is a private group interested in taking over that service from VIA. He says the group is remaining anonymous, at least at this stage, May 19. But he is the chief public spokesperson for that group. A similar story appears in *The Edmonton Journal*.

I suppose the question I am asking you, to be clear, is what is the vice-chairman of the board of directors of VIA Rail doing out promoting VIA Rail giving up one of its most lucrative routes, if not the most lucrative route, the Rocky Mountain dayliner, to a private group; a project he is promoting and a project he himself says he is the public spokesperson for? Is that not an unusual arrangement, that a vice-chairman of the board of VIA Rail is promoting the privatization of one of VIA's best routes and is acting as public spokesperson for the private group concerned? Do you feel comfortable with that?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I am not sure whether you want to allow that question—that is up to you—but I am not here to answer questions about what is happening in VIA, I am here to answer questions about CN. If there is any relationship with CN and VIA I will be glad to handle that, but—

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, since I have been in the room Mr. Lawless has answered questions about VIA.

**Mr. Lawless:** CN and VIA.

**The Chairman:** Mr. Tobin, that is quite right. I think those questions up until now have been proper. I was a little bothered by your question. You can ask that question Tuesday, when VIA comes before us.

**Mr. Tobin:** The buck stops with Mr. Lawless, and Mr. Lawless has already said he is not going to be here.

**The Chairman:** But the only thing is, Mr. Lawless, you are the president and chief executive officer of VIA—

**Mr. Tobin:** Let us be real.

**The Chairman:** —and you are not going to be here Tuesday. This is part of the dilemma. Quite frankly, how effective are any questions from members on the future of VIA going to be when I imagine Mr. Hanigan and other officials will say, well, that is the work plan Mr. Lawless is working on and we really cannot answer any questions on that? Then if you were here, I suppose you would say, yes, we are working on a work plan and I am going to present it to the minister before I tell the committee. We can go around the rosie and catch-22.

• 1040

If this question were asked on Tuesday and you were here, it would be very definitely in order. In view of the fact that at the moment it appears you are not going to be here on Tuesday... I would like to talk to committee members perhaps about that, and you may be in Atlanta somewhere, but we will search that out. But to save all the procedural fuss, I think it is a proper question on a VIA

[Traduction]

ajouté qu'un groupe privé souhaiterait reprendre ce service à VIA Rail. Ce groupe tenait à rester anonyme, du moins le 19 mai. C'est M. Horner qui est le principal porte-parole du groupe. Le *Edmonton Journal* a également mentionné cette nouvelle.

Je voudrais donc savoir comment il se fait que le vice-président du conseil d'administration de VIA Rail puisse encourager VIA Rail à abandonner un de ses parcours les plus rentables sinon le plus rentable entre Calgary et Edmonton. Comment est-ce possible que le vice-président du conseil d'administration de VIA Rail puisse faire de la promotion en vue de la privatisation de la liaison la plus rentable de VIA Rail et de se faire ainsi le porte-parole d'un groupe d'intérêt privé. Qu'en pensez-vous?

**M. Lawless:** Je ne sais pas ce que le président du Comité pense de ce genre de question; toujours est-il que je suis venu pour vous parler non pas de VIA Rail mais du CN. S'il existe des liens entre le CN et VIA Rail, là aussi je pourrais vous répondre.

**M. Tobin:** M. Lawless a déjà répondu à des questions relativement à VIA Rail.

**M. Lawless:** Des questions qui touchent aussi bien le CN que VIA Rail.

**Le président:** C'est exact, monsieur Tobin. Jusqu'à présent toutes les questions étaient recevables. Mais votre dernière question me laisse perplexe. La meilleure chose serait de la poser mardi lorsque comparaitront les responsables de VIA Rail.

**M. Tobin:** Et M. Lawless nous a déjà dit qu'il ne serait pas là mardi prochain, or c'est lui le responsable.

**Le président:** Monsieur Lawless, vous êtes bien le président directeur général de VIA Rail. . .

**M. Tobin:** Soyons sérieux.

**Le président:** . . . et vous ne serez pas là mardi, ce qui pose problème. Comment les membres du Comité feront-ils pour obtenir des réponses à leurs questions au sujet de l'avenir de VIA Rail si M. Hanigan et ses adjoints nous répondent que cela dépend de M. Lawless? Par contre, si vous étiez ici, je suppose que vous diriez oui, nous dressons un plan de travail que je soumettrai au ministre avant d'en informer le comité. Nous pouvons tourner en rond sans aller nulle part.

Si nous étions mardi et que vous étiez ici cette question serait tout à fait recevable. Mais, comme il semble que vous ne serez pas ici mardi. . . c'est un sujet que j'aimerais aborder avec les membres du comité, mais vous serez peut-être à Atlanta ou ailleurs, ce que nous essaierons de déterminer. Mais pour éviter tout un débat de procédure, je crois que la question sur la comparaison d'un

[Text]

appearance, and at the moment it appears you are not going to appear, so I think you should answer it today.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Lawless:** I really have no comment on what has been said.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je vais vous dire bien respectueusement que je ne partage pas le point de vue que vous venez d'émettre. Nous avons la chance d'avoir devant nous M. Lawless pour nous parler du Canadien National d'abord et avant tout. Si vous permettez à M. Tobin de poser une question touchant directement VIA Rail, j'imagine que d'autres membres du Comité demanderont à poser des questions concernant VIA Rail. Pour ma part, j'ai plusieurs questions à poser à M. Lawless sur le Canadien National. Je considère que nous allons rater complètement notre objectif d'aujourd'hui si on permet à M. Tobin de poser ces questions aujourd'hui.

**Mr. Tobin:** I am not taking your time, my friend. I asked only for the five minutes I am allowed.

**M. Pronovost:** Monsieur le président, si vous permettez à M. Tobin de poser des questions sur VIA Rail, d'autres membres vont demander à poser des questions sur VIA. L'objectif de la réunion d'aujourd'hui est d'interroger le président du Canadien National et non le président de VIA Rail. J'aimerais que M. Tobin pose sa question la semaine prochaine et non aujourd'hui.

**The Chairman:** You are eating up the time because we are cutting off at 12.30 p.m., anyway.

**M. Guy St-Julien (député d'Abitibi):** Moi aussi, je me suis préparé en vue de poser des questions sur le Canadien National. J'aurais voulu poser des questions sur VIA Rail, mais je ne le ferai pas. J'ai préparé huit questions en anglais et en français. Nous sommes prêts, mais on devrait s'en tenir uniquement au CN, parce que la situation au CN est difficile actuellement.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, to the extent that the questions are relevant, you should let members opposite ask questions on VIA, too.

**The Chairman:** The point is that Mr. Tobin has five minutes. I agree that the question technically, because of CN. . . This one was not interrelated; it is a VIA question, but he was going to take his five minutes and he asked the question directly. Mr. Lawless told us he was not going to be here on Tuesday, and on that basis I told him to ask the question now and get it over with. There was a partial answer that might have ended it right there. He is using his five minutes. Everyone else is going to use their five minutes, and then let us hope everyone else uses their five minutes on whatever they want, hopefully CN.

[Translation]

représentant de VIA est recevable. Or, comme il paraît que vous n'allez pas comparaître, je crois que vous devriez répondre à cette question aujourd'hui.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président.

**M. Lawless:** Je n'ai aucun commentaire à faire sur ce qui a été dit.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Point of Order, Mr. Chairman. With all due respect, I do not share your point of view. In the first place, Mr. Lawless is here to talk to us about the Canadian National. If you allow Mr. Tobin a question dealing directly with VIA Rail, I imagine that other committee members will also want to ask questions about VIA Rail. For my part, I have several questions I would like to ask Mr. Lawless about the Canadian National. I think that we will miss today's point completely if we allow Mr. Tobin to pursue this line of questioning.

**M. Tobin:** Je n'empiète sur votre temps, mon ami. Je demande tout simplement les cinq minutes auxquelles j'ai droit.

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, if you allow Mr. Tobin to ask questions about VIA Rail other members will want to do the same. The purpose of today's meeting is to question the chairman of Canadian National and not the chairman of VIA Rail. I would like Mr. Tobin to ask his question next week and not today.

**Le président:** Monsieur, votre temps s'écoule puisque, de toute façon, nous terminons à 12h30.

**Mr. Guy St-Julien (Abitibi):** I, too, had planned to ask questions on Canadian National. I had wanted to ask questions on VIA Rail, but I will not. I have prepared eight questions in English and in French. Although we are ready, we should deal only with CN because of the problems CN is currently facing.

**M. Tobin:** Monsieur le président, dans la mesure où les questions seront pertinentes, vous devriez également permettre à nos collègues d'en face de poser des questions sur VIA Rail.

**Le président:** Il n'en demeure pas moins que M. Tobin a cinq minutes. Techniquement. . . j'admetts que la question ne porte pas sur le CN. . . elle ne touchait pas au CN. Elle portait sur VIA, mais il a le droit de parole pour cinq minutes et il a posé la question directement. Monsieur Lawless nous a dit qu'il ne sera pas là mardi et j'ai donc dit à M. Tobin de poser sa question et d'en finir. On y a répondu en partie, ce qui aurait pu clore cette discussion. Cela faisait partie de ses cinq minutes. Tous les membres ont cinq minutes qu'ils peuvent utiliser pour poser des questions sur n'importe quel sujet, y compris, espérons-le, le CN.



[Texte]

**Mr. Thompson (Carleton—Charlotte):** I agree with you, Mr. Chairman. I believe if Mr. Tobin wants to ask that particular question, it should be answered. I am in the same position as Mr. Tobin. I am here as a fill-in because I have a concerned interest in VIA Rail. I will never have another opportunity to ask it. I am not using anyone else's time, and neither is Mr. Tobin.

**Mr. Pronovost:** You are opening the door, a large door.

**Mr. Thompson:** But it should be opened.

**The Chairman:** The problem with the door, Mr. Pronovost, is that this committee may decide to have Mr. Lawless come. That is the dilemma I am in and that is why I was letting the door get open a little here when he tells us. . . I know he does not want to. He has other things to do than to appear on Tuesday.

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, I am sure Mr. Lawless will be back here in front of us next fall.

**The Chairman:** But VIA Rail is very up front now.

**An hon. member:** Let us go on, Mr. Chairman.

**Mr. Pronovost:** Yes, but we are talking about Canadian National. Anyway, we do not really accept this.

**Mr. Comuzzi:** On a point of order, Mr. Chairman, at the outset of my questioning when I was talking about conflict of interest, the replies I got were that, hopefully, there would be no conflict of interest. I suspect, with Mr. Tobin's succinct putting of that question, that this is the very essence of my question at the outset, that this does show there could be a conflict of interest. I would like to hear the response to Mr. Tobin's question.

**The Chairman:** I am allowing the question. Mr. Tobin has four minutes left if we take all the other stuff away. You have the question, and I thought you partially answered it. But do you want to continue?

**Mr. Tobin:** To briefly recap, Hugh Horner is your vice-chairman of the board of directors. You, sir, are the president and chief executive officer of VIA Rail. The vice-chairman of your board at VIA Rail has publicly described himself as a spokesman for an anonymous private group that is willing to take over the Rocky Mountain dayliner service. I am saying that I find it strange, and perhaps you can explain to me why I should not find it strange, that the vice-chairman of the board of directors of VIA is assuring the public that there is a private, anonymous group, which he represents, that is willing to take over one of the most profitable groups that VIA has, the Rocky Mountain dayliner. Is that not an unusual position for the vice-chairman of the board of directors to be in?

[Traduction]

**M. Thompson (Carleton—Charlotte):** Je suis d'accord avec vous, monsieur le président. À mon avis, si M. Tobin veut poser la question, il a droit à une réponse. Je suis dans la même position que M. Tobin. Je suis ici en tant que remplaçant parce que VIA Rail m'intéresse tout particulièrement. Je n'aurai pas d'autre occasion de poser ma question. Ni moi ni M. Tobin n'empiétons sur le temps des autres.

**M. Pronovost:** Vous entrouvrez largement la porte.

**M. Thompson:** Mais il faut l'ouvrir.

**Le président:** Le problème avec cette porte-là, monsieur Pronovost, c'est que le comité peut décider de faire revenir M. Lawless. Voilà mon dilemme et voilà pourquoi j'ai permis à cette porte de s'entrouvrir lorsqu'il nous a dit. . . je sais qu'il ne veut pas. Il a mieux à faire que de comparaître devant ce comité mardi.

**M. Pronovost:** Monsieur le président, je suis certain que M. Lawless comparaitra à nouveau devant nous l'automne prochain.

**Le président:** Mais la question de VIA Rail est d'actualité.

**Une voix:** Continuons, monsieur le président.

**M. Pronovost:** Oui, mais le sujet à l'ordre du jour est le Canadien National. De toute façon, nous ne sommes pas entièrement d'accord.

**M. Comuzzi:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Au début de mon tour, lorsque j'ai abordé la question de conflit d'intérêts, on m'a répondu qu'on espérait qu'il n'y aurait aucun conflit d'intérêts. Je soupçonne, compte tenu de la façon succincte avec laquelle monsieur Tobin a posé sa question, qu'elle rejoint tout à fait ma question du début et que cela indique qu'il pourrait très bien y avoir conflit d'intérêts. J'aimerais entendre la réponse à la question posée par monsieur Tobin.

**Le président:** La question est donc permise. Il resque quatre minutes à M. Tobin si nous ne tenons pas compte de la discussion qui a suivi. Vous avez posé une question et je crois que vous avez reçu une réponse partielle. Voulez-vous continuer?

**M. Tobin:** Pour résumer, Hugh Horner est le vice-président de votre conseil d'administration. Vous, monsieur, êtes le président-directeur-général de VIA Rail. Le vice-président du conseil d'administration de VIA Rail a annoncé publiquement qu'il était le porte-parole d'une groupe privé anonyme qui serait prêt à assurer le service autorail dans les Rocheuses. Ce que je dis, c'est que je trouve curieux—et peut-être pourrez-vous m'expliquer pourquoi je ne devrais pas trouver ça curieux—que le vice-président du conseil d'administration de VIA donne au public l'assurance qu'il existe un groupe privé anonyme, qu'il représente, qui est prêt à se porté acquéreur de l'une des liaisons les plus rentables de VIA, soit la traversée quotidienne des montagnes Rocheuses. N'est-ce pas une position assez inhabituelle pour le vice-président du conseil d'administration?



[Text]

[Translation]

• 1045

**The Chairman:** Yes, that is a good question.

**Mr. Lawless:** I really cannot answer the question in the way you would like it answered, because of my unfamiliarity with the situation, and let me tell you why.

In my view, this is a very appropriate question to ask the chairman of the board. I am not the chairman of the board of VIA. I am president and CEO, and the vice-chairman to whom you refer reports to the chairman of the board. I am sure he will be able to quite adequately answer that question when he appears before this committee. I have no knowledge of the situation you speak about, nor have I ever discussed it with board members.

**Mr. Tobin:** Let me ask you this question. If the next person in the management chain of command to you, sir, were to publicly describe himself as a spokesperson for a private group interested in taking over one of CN's branch lines, one of your most lucrative lines, would you find that an unusual position within CN?

**Mr. Lawless:** I would have to know what the circumstances were.

**Mr. Tobin:** The circumstances are that you would have a senior management employee saying to the media and to the public: Do not worry. This route is going to be maintained. I represent a private group willing to run it. I am speaking on their behalf. I am also vice-president of CN.

**Mr. Lawless:** You describe the situation as quite different from the one you described in the first place.

**Mr. Tobin:** Let me read you the story.

**Mr. Lawless:** Please. As far as I know, Mr. Horner is not a management person in VIA, and the person you described is a management person in CN. Since the only person who can speak officially for Canadian National in a public way is either the chairman of the board or myself, we would have to deal with that on that basis.

**Mr. Tobin:** I realize that Mr. Lawless, in fairness, is in a difficult position in that the appointment he now holds at VIA is new; that he has not been around in the history of the current proposition that will be put, but I am sure he is familiar with it, because he is a very competent man.

Will he at least undertake to look into the question I have raised today and bring it to the attention of the chairman, to ensure that business is being conducted at VIA Rail in a manner that is appropriate and that meets all the requirements of the conflict of interest guidelines which do apply to appointed office holders?

**Mr. Lawless:** In my responsibility as president, not chairman, and chief executive officer of VIA Rail, I certainly will make sure that the chairman of the board

**Le président:** Oui, c'est une bonne question.

**M. Lawless:** Je ne peux pas vraiment vous répondre de façon satisfaisante parce que je connais mal la situation. Je vais vous dire pourquoi.

À mon avis, c'est une question qu'il est tout à fait indiqué de poser au président du conseil d'administration. Or, je ne suis pas président du conseil de VIA. Je suis président-directeur général et le vice-président dont vous parlez rend compte au président du conseil. Je suis sûr que ce dernier sera en mesure de répondre de façon satisfaisante à cette question lorsqu'il comparaitra devant le Comité. Je ne suis pas au courant de la situation dont vous parlez. En outre, je n'en ai jamais discuté non plus avec les autres membres du conseil.

**M. Tobin:** Permettez-moi de vous poser la question suivante. Si une personne occupant un poste directement sous le vôtre dans la hiérarchie faisait savoir publiquement qu'elle est le porte-parole d'un groupe privé intéressé à se porter acquéreur de l'une des lignes du CN, de l'une des lignes les plus lucratives du CN, ne trouveriez-vous pas cette déclaration assez surprenante?

**M. Lawless:** Il faudrait que je sache quelles sont les circonstances.

**M. Tobin:** Voilà les circonstances: un cadre supérieur tient aux médias et au public les propos suivants: Ne vous inquiétez pas. Ce trajet sera maintenu. Je représente un groupe privé désireux de l'administrer. Je suis leur porte-parole. Je suis aussi vice-président du CN.

**M. Lawless:** Vous avez décrit la situation sensiblement différemment de la première fois.

**M. Tobin:** Permettez-moi de vous lire l'article.

**M. Lawless:** Je vous en prie. À ma connaissance, M. Horner n'est pas un cadre de VIA alors que la personne que vous décrivez est cadre au CN. Étant donné que la seule personne habilitée à parler officiellement pour le CN est le président du conseil d'administration ou moi-même il nous faudrait aborder le problème sous cet angle.

**M. Tobin:** Pour être juste envers M. Lawless, je reconnais qu'il est dans une position délicate étant donné que sa nomination au poste qu'il détient actuellement chez VIA est récente. Il n'a pas participé à la genèse de la proposition actuelle qui sera présentée, mais je suis sûr qu'il est au courant étant donné que c'est un homme très compétent.

Pourrait-il au moins s'engager à porter la question que j'ai soulevée aujourd'hui à l'attention du président pour faire en sorte que tout se passe dans les règles chez VIA et qu'on respecte les dispositions des lignes directrices sur les conflits d'intérêts qui s'appliquent aux titulaires de postes qu'ils occupent par nomination?

**M. Lawless:** À titre de président-directeur général de VIA je vais certainement communiquer au président du conseil d'administration la teneur des questions soulevées

[Texte]

knows of the questions this member of the committee has brought forth. We will see it is dealt with and answered at the time they appear before this committee.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I would simply make this point to Mr. Lawless. Again, I understand the difficult position he is in.

Mr. Lawless will be aware that with the cuts that have been imposed—we can argue about the reasons, but they are there—and with the expected reductions in service wherever they come, which are almost certain to follow those budget cuts, there must be, whether we agree or disagree about the cuts in the service and the cuts in the budget, at least a public perception that everything is above board, not only in reality but also in terms of perception. To have the vice-chairman of the board speaking, by his own words, for an anonymous private group willing to take over the most profitable of VIA's operations, does not create the impression of confidence that one would expect.

Whether he realizes it or not, it is Mr. Lawless, the president and chief executive officer of VIA, who is now the centre of attention. It is you to whom the public and those of us in Parliament are looking, in terms of delivering on this new plan and rationalizing this new plan in these budget cuts. This incidence will not build confidence in what you are doing and will not create the impression that you, sir, are in charge. We would like to believe you are. You have a senior appointee to the board, the vice-chairman, out promoting private interests to take over the most profitable of VIA Rail's lines, and that is the dayliner service to the Rocky Mountains.

• 1050

**The Chairman:** He said he would bring this to the attention of the chairman. We will have a chance with the chairman on Tuesday. Mr. Tobin, you made your point and I think it was well made in the context of VIA.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Lawless, we want to get to the nitty-gritty of our national program. We want to talk about the Gaspé line from Gaspé to Matapédia.

You have on the books of the National Transportation Agency a request to abandon the line from Sainte Thérèse to Gaspé, which is strictly a CN request. I understand that it will be reviewed by 1990. Mr. Chairman, I will be tying this in a little bit with VIA and the recommendations to be made by VIA to the Minister at the end of June or being of July.

As you know, sir, in the past three years the federal government has invested \$5 million in prospecting in the Gaspé Peninsula. We have found major gold deposits which look very optimistic and very profitable for the area in terms of economic development. In terms of our

[Traduction]

par le député. Je ferai en sorte qu'il y réponde lorsqu'il comparaitra devant le Comité.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je reconnais que M. Lawless est dans une position délicate mais je tiens à lui dire une chose.

M. Lawless est au courant des coupures qui ont été imposées—on peut débattre des raisons qui sont à l'origine de ces coupures, mais on ne pourra y échapper. Compte tenu des réductions de service qui se profilent à l'horizon à la suite de ces compressions budgétaires, que l'on soit d'accord ou non avec la décision de restreindre le budget et le service, il faut qu'au moins dans l'esprit du public tout semble se passer dans les règles. Non seulement en réalité, mais aussi en termes de perception. Le fait que le vice-président du conseil d'administration se fasse le porte-parole—c'est lui qui le dit—d'un groupe privé anonyme désireux de se porter acquéreur de l'une des liaisons les plus rentables de VIA ne contribue pas à susciter l'impression de confiance que nous souhaiterions.

C'est maintenant vers M. Lawless, président-directeur général de VIA, que tous les yeux se tournent, qu'il s'en rende compte ou non. Le public et les députés du Parlement attendent de vous que vous présentiez ce nouveau plan de rationalisation découlant des compressions budgétaires. Or, cette situation risque de miner la confiance dans votre initiative. Par ailleurs, cela ne donne pas l'impression que c'est vous qui avez la situation en main, ce que nous voudrions croire. L'un des membres influents du conseil d'administration, le vice-président, mousse la candidature d'un groupe d'intérêt privé en vue de l'acquisition d'une des lignes les plus rentables de VIA Rail, soit la traversée quotidienne des montagnes Rocheuses.

**Le président:** M. Lawless a dit qu'il attirerait l'attention du président là-dessus. Pour notre part, nous pourront interroger le président mardi. Monsieur Tobin, je pense que vous avez bien fait de soulever cette affaire dans le contexte de VIA.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur Lawless, nous voulons discuter de l'essentiel du plan du Canadien National. Nous voulons parler de la ligne qui relie Gaspé à Matapédia.

L'Office national des transports est saisi d'une requête d'abandon de la ligne de Sainte-Thérèse à Gaspé. Je crois savoir que cette requête émane strictement du CN et qu'elle sera examinée d'ici 1990. Monsieur le président, je vais associer cela à VIA et aux recommandations que le ministre doit faire à VIA d'ici la fin de juin ou le début de juillet.

Comme vous le savez, monsieur, depuis trois ans, le gouvernement fédéral a investi 5 millions de dollars dans des travaux de prospection dans la péninsule de Gaspé. Nous avons découvert des gisements aurifères considérables qui semblent à la fois encourageants et très



## [Text]

CN and VIA stations we have invested in excess of \$2 million under the eastern Quebec plan. We have cut back several stations to make the stops more efficient. CN has gone ahead with development on the trackline maintenance, building of new bridges, and renovating or strengthening bridges.

As you know, Mr. Lawless, when we wrote the National Transportation Act one of the main points included in it was that transportation is a key to our economic development. I must say, sir, I think that if, when Jacques Cartier came to Gaspé in 1534, there had been a CN ferry from St. Malo, France, to Gaspé, he probably would have taken it. But there was none in existence at the time.

This leads me, sir, to ask CN to reconsider the request to abandon that line from Sainte Thérèse. As you know, Murdochville mines have recommenced their operations for whatever number of years it might be. This ties in with our VIA service from Gaspé to Matapédia, depending of course on what will happen with your decisions on service from the maritime provinces, concerning the Ocean Limited.

According to your report for VIA, ridership on the Gaspé-Matapédia line went from roughly 40,000 in 1984 to approximately 70,000 in 1987 or 1988, and is increasing. We must also take our Quebec roads into account. I am also a firm believer in our tourist development. The provincial government of Quebec must make more firm commitments to improve our roads in the Gaspé, certainly on the south shore of the Gaspé with which I am involved.

Taking all this into consideration, and if we have a working relationship between CN and VIA, I would ask you to cancel your request for abandonment of the Sainte Thérèse line, and that service from Gaspé to Matapédia be continued.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, as is the case with all line abandonment applications, these are made on the basis of the economics of the situation. One of the things that the National Transportation Act rightly provides for is a process that allows those who want to be heard when an abandonment application is made, to be heard. And as is the case with all of these applications, we are prepared to live with whatever the National Transportation Agency decides after it has heard everybody's submissions.

We have concluded, as a result of our examination, that this line does not meet our economic requirements. If, indeed, the National Transportation Agency in its wisdom decides that this line will remain, there is a mechanism for us to be compensated, and it will be viewed as an imposed public duty. That is really what has to happen. Either we get compensated because it would be an imposed public duty or the line goes because it is

## [Translation]

intéressants sur le plan du développement économique de la région. Dans le cadre du plan relatif à l'est du Québec, nous avons investi plus de 2 millions de dollars dans les stations du CN et de VIA. Nous avons réduit le nombre de stations afin de rendre les arrêts plus efficaces. Pour sa part, le CN s'est chargé de l'entretien de la voie, de la construction de nouveaux ponts et de la réfection ou consolidation des ponts existants.

Comme vous le savez, monsieur Lawless, l'un des grands principes énoncés dans la Loi nationale sur les transports était que le transport est la clef de notre développement économique. À mon avis, si, à l'époque où Jacques Cartier est arrivé à Gaspé, en 1534, il avait pu prendre un traversier du CN de Saint-Malo jusqu'à Gaspé, il l'aurait probablement fait. Mais il n'y en avait pas à l'époque.

Cela m'amène à demander au CN de reconsidérer sa demande d'abandon de la voie reliant Sainte-Thérèse à Gaspé. Comme vous le savez, les mines de Murdochville sont de nouveaux en exploitation et le seront sans doute pour un certain nombre d'années. Cette ligne est liée au service offert par VIA de Gaspé à Matapédia. Évidemment, tout dépend de la décision qu'on prendra à propos du service assuré par *Ocean Limited* en provenance des provinces maritimes.

D'après le rapport préparé pour VIA, le nombre des voyageurs sur la ligne Gaspé-Matapédia est passé d'environ 40,000 en 1984 à près de 70,000 en 1987 ou 1988 et il continue de croître. Il faut également tenir compte de nos routes au Québec. Personnellement, je crois beaucoup aux vertus du développement touristique. Le gouvernement provincial du Québec doit prendre des engagements plus fermes en vue d'améliorer le réseau routier en Gaspésie et notamment sur la Rive sud de la Gaspésie qui m'intéresse plus particulièrement.

Compte tenu de tous ces éléments, s'il y a collaboration entre le CN et VIA, je vous demanderais d'annuler votre demande d'abandon de la ligne Sainte-Thérèse pour que le service puisse être maintenu de Gaspé à Matapédia.

**M. Lawless:** Monsieur le président, toutes les décisions concernant les demandes d'abandon de ligne sont prises en fonction de critères économiques. À juste titre, la Loi nationale sur les transports prévoit un mécanisme permettant aux personnes intéressées d'être entendues en cas de demande d'abandon. Et comme d'habitude, nous sommes disposés à nous plier à la décision que prend l'Office après avoir examiné les mémoires de toutes les parties intéressées.

Après examen, nous avons conclu que cette ligne ne satisfait pas à nos exigences économiques. Si, dans sa sagesse, l'Office national des transports décidait de conserver cette ligne, un mécanisme prévoit alors que nous serons indemnisés puisque ce service sera considéré comme une charge publique imposée. Voilà comment les choses se passent. Il y a deux possibilités: notre société sera indemnisée pour le maintien imposé de ce service,



[Texte]

uneconomic and their deliberations indicate it has no future.

[Traduction]

ou bien la ligne sera abandonnée suite à une décision de l'Office national des transports qui l'aura jugée non rentable.

• 1055

So the process is there, and we support it 100%. We think that is the right way to go on the provisions of the National Transportation Act, and as I say, we are quite prepared to live with that. And that is not different, really, from how it is in many other areas in the country.

**Mr. Gray:** Of course, Mr. Lawless, you realize that with the connection with VIA, if that line should be closed down... and as I mentioned, if your forecasters... in terms of the potential development, certainly as concerns gold in the Gaspé, perhaps your authorities would take another look at it between now and 1990 to decide what another look there is in that and for what freight you can use it.

As I have mentioned, in terms of public interest, until our road system, our network, is set up so we can go on rubber—and I am not taking anything whatsoever away from the Voyageur bus company, but our people use... as I mentioned, in 1987 some 70,000 were using VIA Rail. For CN to ask to close down part of that line... then of course we also get into the area of what sometimes we talk about when we are negative about Crown corporations, demarketing. I would suggest to you that at present—I am trying to be as gentlemanly as I can—it is unacceptable for us.

**Mr. Lawless:** The National Transportation Act is quite clear in the mechanisms it sets up for us to deal with these situations. Our analysis of that particular line, like others, indicates it is an uneconomic line and it is a cost to the company. If indeed the NTA hearing indicates that through VIA or the passenger side or the freight side, or all of them, that line should be kept, well, there is a mechanism there for us to be compensated. If there were another mechanism by which we would be compensated we would use it. But it is the only one we have. We are quite prepared to state our case and let the legislators look at it and make their determinations, and we will live by that decision.

**Mr. Gray:** About the figure that has been thrown out about 3% ridership across Canada, I would suggest to you, Mr. Lawless, that on the Gaspé line we have a much higher percentage than 3%. So I would hope we would not be grouped into that number.

**The Chairman:** I hope, Mr. Gray, along that line, when we have the VIA people here on Tuesday we may have some answers on the breakdown of that national 3% as it applies to the Gaspé, Atlantic Canada, even the Annapolis Valley.

**M. Pronovost:** Monsieur Lawless, au cours des deux dernières années, vous avez réussi à réduire très considérablement la dette accumulée du Canadien National. Vous l'avez réduite de 3.4 milliards de dollars à

Nous estimons que ces formalités, établies en vertu de la Loi nationale sur les transports, constituent un mécanisme entièrement adéquat. Au fond, la situation que vous avez soulevée n'est pas unique au pays.

**M. Gray:** Je tiens à vous rappeler, monsieur Lawless, étant donné le lien entre les sociétés CN et VIA et la possibilité—entre autres—de gisements d'or en Gaspésie, qu'il faudrait peut-être encourager vos analystes à réexaminer, d'ici 1990, l'abandon éventuel de cette ligne pour en évaluer l'utilité dans le transport des marchandises.

Je n'ai rien à redire sur les services de la société Voyageur, mais je répète que notre système national des transports n'est pas encore exclusivement routier et qu'il est donc dans l'intérêt du public de maintenir un service VIA dont quelque 70,000 voyageurs se sont prévalus en 1987. Je vois mal pourquoi le CN demanderait la fermeture d'une partie de cette ligne. De plus, et dans les termes les plus neutres possibles, je tiens à vous souligner que nous trouvons inacceptable la décommercialisation, c'est-à-dire une attitude négative à l'égard des sociétés d'État.

**M. Lawless:** Il existe dans la Loi nationale sur les transports des formalités précises régissant ce genre de situation. Selon nos analyses, ce parcours, comme d'autres, n'est pas rentable. Si l'Office national des transports trouve en revanche, lors de son enquête, qu'il faut maintenir le service aux voyageurs ou le transport de marchandises sur cette ligne, notre société sera indemnisée. D'ailleurs, ces formalités législatives constituent le seul moyen d'indemnisation dont nous disposons. Nous sommes tout à fait prêts à soumettre notre cause aux législateurs et à accepter leur décision.

**M. Gray:** Monsieur Lawless, je vous signale que sur le trajet à Gaspé, le taux d'utilisation dépasse de loin le chiffre national de 3 p. 100 déjà noté. J'espère que vous tiendrez compte de ce fait en faisant vos calculs.

**Le président:** A cet égard, monsieur Gray, j'espère que nous obtiendrons la ventilation régionale—pour la Gaspésie, le Canada Atlantique et même de la vallée de l'Annapolis—de ce taux national d'utilisation de 3 p. 100 lorsque les représentants de VIA Rail comparaitront mardi prochain.

**Mr. Pronovost:** Mr. Lawless, over the last two years you have considerably reduced CN's accumulated deficit. You reduced it from \$ 3.4 billion to \$2 billion in the short space of two years. In your presentation, you said that the

*[Text]*

2 milliards de dollars en l'espace de deux ans seulement. Vous avez dit dans votre exposé que les résultats financiers de l'année 1989 s'avéraient moins bons que ceux de 1988, mais que vous croyiez toujours que la réduction du déficit devait être la plus haute priorité du Canadien National. Qu'entendez-vous faire en 1989 pour continuer à réduire votre déficit de façon substantielle? Est-ce que l'abandon des lignes non rentables va constituer votre principale façon de diminuer le déficit en 1989 ou avez-vous d'autres projets de vente d'actifs qui appartiennent au Canadien National?

**Mr. Lawless:** We will be following a whole series of courses to continue to reduce the costs in the company.

As far as the abandonments are concerned, I think it is important to state that the National Transportation Act states that Canadian National, and Canadian Pacific, for that matter, are allowed to abandon, if they are successful through their hearings, only up to 4% of their route miles. There is a limit on that and, when we see that there is a high cost, we will proceed with making whatever applications we can make for another method of serving that territory.

• 1100

One of the things I would like to make sure this committee understands, Mr. Chairman, is that we are not really abandoning the customer. We are trying to meet the competition we are facing, and in virtually all of the cases that were applying for abandonment, we are setting up a alternate mode to serve those shippers. We do not want to abandon the business, we do not want to abandon the high cost that is associated with serving those customers that way, but there is a whole series of other activities we have to follow. We have to rationalize our various terminals and bring in whatever technological innovations we can to reduce our costs. The problem we have is not just continually trying to reduce the debt but trying to reduce the total cost of the operation, because the competition is really getting more difficult every day of the week.

To give you an example of the problems the railways in this country are facing, it was not many years ago when the railways had 70% of the freight traffic in this country. The railways now have a share of 27% or 28%. That is going to continue to get lower; for instance, if we see longer trucks and heavier weights come in, the competition will get that much sharper. The railways therefore have a major problem before them in trying to reduce their costs, stay competitive and make the customers want to use their services. That is what this whole exercise is about: we are trying to protect our market share, trying to increase our market share and we are trying to remain competitive.

**M. Pronovost:** Monsieur Lawless, pensez-vous vraiment pouvoir continuer à réduire votre déficit en 1989 et 1990 au même rythme que depuis 1986?

*[Translation]*

1989 financial results would not be as good as those for 1988, but that you still felt that reducing the deficit should be CN's highest priority. What do you intend to do in 1989 to continue substantial reductions to your deficit? Will the abandonment of uneconomic lines be your primary means of reducing the deficit in 1989, or do you have other plans for selling off CN's assets?

**M. Lawless:** Nous continuerons à réduire les coûts de notre société sur de nombreux fronts.

En ce qui concerne l'abandon de lignes, à mon avis il faut souligner que la Loi nationale sur les transports n'autorise le CN—ni le CP d'ailleurs—à abandonner qu'un maximum de 4 p. 100 de leurs parcours et ce, après enquête en bonne et due forme. L'abandon de lignes non rentables est donc une option limitée. Là où les coûts de transport ferroviaire sont très élevés, nous prendrons les mesures nécessaires afin de desservir autrement le territoire en question.

Monsieur le président, je tiens à préciser au Comité que nous n'abandonnons pas nos clients. Nous essayons de faire face à la concurrence et, dans presque tous les cas de demande d'abandon d'une ligne, nous proposons une solution de rechange à nos clients expéditeurs. Sans vouloir abandonner ces clients ou même éviter les coûts élevés du service que nous leur offrons, nous sommes soumis à certaines contraintes comme la rationalisation des terminaux et l'implantation de nouvelles technologies, toujours afin de réduire les coûts. En effet, nous visons la réduction, non seulement de notre dette, mais bien de tous nos coûts d'exploitation, pour nous défendre contre une concurrence toujours plus vive.

Par exemple, il y a quelques années, 70 p. 100 du transport des marchandises au Canada se faisaient au moyen des chemins de fer. Cette part, qui ne s'élève maintenant qu'à 27 ou 28 p. 100, continuera à chuter, surtout étant donné la concurrence éventuelle que représente les camions plus longs et plus lourds. Les sociétés ferroviaires font face à un défi de taille si elles veulent maintenir leur rentabilité, leur compétitivité et leur clientèle. Voilà le fond du problème: Nous essayons de protéger et même d'élargir notre part du marché en offrant une service concurrentiel.

**Mr. Pronovost:** Mr. Lawless, do you really think you will be able to keep on reducing your deficit in 1989 and 1990 at the same rate you have been since 1986?



[Texte]

**Mr. Lawless:** We do not have a deficit, we have a profit. I think what you mean is reduce the debt.

**M. Pronovost:** La dette, vous avez raison.

**Mr. Lawless:** It probably will not be as dramatic in 1989 or in 1990 as it has been in 1988. However, we will be taking whatever steps we can through reducing our costs and increasing our net to do just that.

**M. Pronovost:** Monsieur Lawless, je voudrais vous parler de la subdivision Lac-Saint-Jean de la région du Saint-Laurent, qui est la subdivision numéro 13. Cette subdivision, au cours des 14 derniers mois, a connu 12 déraillements qui ont entraîné des pertes de 2 millions de dollars et 266 heures de retard. Cette voie-là est également utilisée par les trains de VIA Rail. Douze déraillements en 14 mois, c'est un déraillement par mois, à peu de choses près. Cette ligne-là est réputée être dangereuse, et il semble y avoir beaucoup d'améliorations à faire sur cette voie particulière qui est assez chargée. C'est en terrain montagneux.

Est-ce que vous êtes au courant de cette situation importante de déraillements plus fréquents que la moyenne de de tous les autres circuits au Québec? Le Canadien National a une très haute cote de sécurité, et je vous en félicite, mais ce n'est pas le cas de la ligne numéro 13 de la division Saint-Laurent. Les citoyens de cette région-là sont inquiets. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas eu un seul déraillement de VIA Rail, mais 12 déraillements du Canadien National en 14 mois. Je trouve que c'est important. Quelles mesures entendez-vous prendre pour régler cette situation bien précise, monsieur Lawless?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I wonder if the committee member could be more specific. I am certainly familiar with the St. Lawrence region, but I do not know what a subdivision 13 is. If you can be more specific about the area you are talking about, I can answer the question in a general way. We will try to be as specific as we can if we know where the area is.

**Mr. Pronovost:** Subdivision 13 is between Chambord and Rivière-à-Pierre.

• 1105

**Mr. Lawless:** Okay let me go back to the generality of safety. As I mentioned in my opening statement—and I would like to reiterate: we are very proud in Canadian National of our safety record. As far as 1988 is concerned, the year that just closed, of the major class-one railways in North America, Canadian National is number two. We were number four, we have been number five. Over the years we have always placed in the top ten, and we are extremely proud of the fact that we are continuing to improve.

As long as there are wheels turning on rails there are always going to be derailments. When we know about a

[Traduction]

**M. Lawless:** Nous n'avons aucun déficit, mais bien un profit. Je pense que vous voulez parler de notre dette.

**Mr. Pronovost:** Yes, of course, the debt.

**M. Lawless:** La réduction de notre dette ne sera probablement pas aussi prononcée en 1989 ou 1990 qu'elle ne l'a été en 1988. Nous allons cependant faire notre possible—c'est-à-dire, réduire les coûts et porter au maximum le bénéfice net—en ce sens.

**Mr. Pronovost:** Mr. Lawless, I would like to turn now to Subdivision 13, that is the Lac-St-Jean subdivision in the St. Lawrence region. Over the last 14 months, this subdivision has been the scene of 12 derailments, causing \$2 million worth of losses, and 266 hours of delays. This line is also used by VIA Rail trains. 12 derailments in 14 months is roughly one derailment a month. This line is in hilly country, gets heavy use and has the reputation of being a dangerous section. It seems there is a great deal of work to be done on it.

Are you aware of the above-average number of derailments on this line, in comparison with other routes in Quebec? Although you have my congratulations for CN's safety performance, it does not seem to apply to line Number 13 in the St. Lawrence division. Residents in that area are concerned. Up until now, no VIA Rail trains have been derailed, but 12 CN trains have been derailed in 14 months, I find that a considerable number. What steps do you intend to take to deal with this particular situation, Mr. Lawless?

**M. Lawless:** Monsieur le président, je demanderai à l'honorable député d'être un peu plus précis. Je connais bien la région du Saint-Laurent mais non la subdivision numéro 13. Si le député pourrait préciser l'endroit en question, je pourrai lui fournir une réponse.

**M. Pronovost:** La subdivision numéro 13 s'étend de Chambord à Rivière-à-Pierre.

**M. Lawless:** Si vous le voulez bien, j'aimerais revenir à la question de la sécurité. Je l'ai déjà dit dans mon exposé liminaire mais je tiens à le souligner: nous, au Canadien National, sommes très fiers de notre feuille de route en matière de sécurité. Pour 1988, le Canadien National se classe à cet égard au deuxième rang parmi les principales sociétés de chemins de fer de catégorie un en Amérique du Nord. Nous avons déjà occupé le quatrième rang, même le cinquième. Toutefois, nous nous sommes toujours classés parmi les dix premières et nous sommes extrêmement fiers du fait que nous continuons sans cesse de nous améliorer.

Tant que les engins ferroviaires rouleront sur rails, il y aura des déraillements. Dès qu'on nous signale une



[Text]

situation that might cause a derailment before it happens, we put a slow order in and we immediately take action to put that track in safe condition. We have people out there who are charged with the responsibilities of ensuring that our tracks are safe.

I cannot comment specifically—I will ask Mr. Sturgess if he knows—about the number of derailments on that piece of track, but I can assure you that, if there is an unsafe condition there that we are aware of, we deal with it immediately. Trains do just not operate over territory that we know to be unsafe or think to be unsafe. We either put a slow order in or shut that track down until it is corrected.

**M. Pronovost:** Monsieur Lawless, vous dites que le Canadien National a mis en application des normes de sécurité très sévères, et je suis d'accord avec vous. Vous avez fait un excellent travail. Cependant, il est du devoir des membres du Comité de soulever des situations qui peuvent leur paraître anormales.

À cet égard, monsieur le président, je voudrais déposer une copie des réponses données par le Canadien National à la suite d'une question posée par M. St-Julien au ministre des Transports à la Chambre des communes. Ces réponses prouvent, hors de tout doute, que des déraillements sont survenus en très grand nombre—un par mois—sur la ligne Lac-Saint-Jean, entre Chambord et Rivière-à-Pierre, pour un coût total de 2 millions de dollars. Je pense qu'il serait intéressant que tous les membres du Comité puissent recevoir une copie de ce document.

En terminant, je demande à M. Lawless et à ses fonctionnaires d'accorder une attention particulière à cette ligne en question. Qu'on n'attende pas le déraillement d'un train de VIA Rail avant de réagir! Douze déraillements en 14 mois, c'est tout à fait anormal et inacceptable, à mon point de vue. La réponse du Canadien National à ce sujet est très claire.

**Mr. Thompson:** Thank you, gentlemen, especially Mr. Lawless, for coming this morning.

A question for you, Mr. Lawless. What year did CN move out of the passenger rail service?

**Mr. Lawless:** VIA Rail was created as a separate entity in 1978.

**Mr. Thompson:** Mr. Lawless, what was your position at that time and did the corporation have any choice in that particular matter? Perhaps you could review what led up to that move out of passenger rail service.

**Mr. Lawless:** In 1978, if my memory serves me right, I was vice-president of marketing and became president of CN Rail in December 1979. Did the corporation have

[Translation]

situation qui pourrait causer un déraillement, nous ordonnons un ralentissement de la circulation et nous prenons sans tarder les mesures qui s'imposent pour remettre la voie en état et assurer la sécurité. Nous avons des employés qui sont chargés de veiller au bon état des voies.

Je ne saurais vous donner de réponse plus précise mais je pourrais demander à M. Sturgess s'il peut vous donner le nombre de déraillements survenus sur ce tronçon de voie. Je peux toutefois vous garantir que si nous sommes conscients de l'existence d'un risque quel qu'il soit, nous nous en occuperons immédiatement. Nous ne laissons pas circuler des trains sur des tronçons ou des rails dont nous savons qu'ils présentent un risque pour la sécurité. Nous ordonnons un ralentissement de la circulation ou nous mettons la voie hors service jusqu'à ce que le problème soit corrigé.

**Mr. Pronovost:** Mr. Lawless, you say that the Canadian National has implemented very strict security standards and I agree with you. You do an excellent job. However, the members of this Committee have a duty to raise the matter of situations which seem abnormal to them.

In this respect, Mr. Chairman, I would like to table a copy of the answers provided by the Canadian National to a question asked to the Minister of Transport by Mr. St-Julien in the House of Commons. Those answers prove beyond a shadow of a doubt that a large number of derailments have occurred—one per month—on the Lac-Saint-Jean line, between Chambord and Rivière-à-Pierre, causing \$2 million worth of losses. I think it would be interesting for all members of the Committee to have a copy of this document.

In closing, I would ask Mr. Lawless and his officials to pay special attention to the line in question. We shouldn't wait until a VIA train derails before acting! There have been 12 derailments in 14 months and I find that totally abnormal and unacceptable. The Canadian National's answer in this regard is very clear.

**M. Thompson:** Je vous remercie messieurs, et particulièrement M. Lawless, d'être venus ce matin.

J'aurais une question à vous poser, monsieur Lawless. En quelle année le CN s'est-il retiré du service du transport de voyageurs?

**M. Lawless:** La Société VIA Rail a été créée en tant qu'entité distincte en 1978.

**M. Thompson:** Monsieur Lawless, que pensiez-vous de l'idée à l'époque et votre Société a-t-elle eu le choix de l'accepter ou de la rejeter? Vous pourriez peut-être nous expliquer ce qui a précédé votre retrait du service de transport des voyageurs.

**M. Lawless:** Si ma mémoire est fidèle, j'étais vice-président de la commercialisation en 1978 et suis devenu président de CN Rail en décembre 1979. La Société a-t-

[Texte]

anything to do with that? No. It was the shareholders' decision. They decided to set up VIA Rail as a separate entity and start the process of removing the responsibility for passenger services from the two railways.

**Mr. Thompson:** You alluded to the board. Do you see that as an opportunity lost for CN and did you believe at that particular time there was an opportunity in passenger rail service in this country?

**Mr. Lawless:** You have to go back farther than that, to CN's involvement in passenger service. At that time we tried valiantly to fund it because we were on our own, as you know. We tried to operate it in a way that would entice customers to come aboard.

• 1110

You may remember the red, white and blue fares CN inaugurated at that time. We were not successful in making it a paying proposition. Not surprisingly, I am not aware of any passenger services in the world that make money, so I do not think VIA is unique in that sense.

**Mr. Thompson:** With the exception of Japan and a few other countries, I believe.

**Mr. Lawless:** No, I would question that, sir.

**Mr. Thompson:** Mr. Lawless, as president and chief executive officer of CN, you have made tough corporate decisions along the road. You have alluded to many of those in your opening statement today. I am sure some of them were tough to make. I am sure many people thought they were cold decisions, but nonetheless, they were calculated decisions. Do you see that same philosophical approach to passenger rail service in your capacity with VIA? In other words, will that same philosophical approach be exercised with VIA as it has been in, for example, the abandonment of certain rail lines? Do you see a different role for yourself in a passenger rail service than in your present capacity with CN?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, if I could refer to the Canadian National activity, it has been a very calculated effort to ensure that this company of ours remains a viable entity, is not a drag on the shareholder and is successful. That is our mandate. I am pleased and proud to say we have been having some success, albeit there have been some very difficult decisions to make. We are in a very tough, competitive world in the freight business. We are trying to be a major player and to continue to be a major player in transportation in Canada for the future.

[Traduction]

elle eu le choix? Non. C'était une décision prise par notre actionnaire. Il a décidé de créer une société distincte appelée VIA Rail qui regrouperait les services de transport des voyageurs des deux grandes compagnies de chemin de fer.

**M. Thompson:** Vous avez fait allusion au conseil d'administration. Aviez-vous l'impression à l'époque que cette décision de détacher du CN le service de transport des voyageurs allait priver la société d'un créneau prometteur?

**M. Lawless:** Vous devez remonter plus loin en arrière pour voir quelle était la participation du CN dans le service de transport des voyageurs. Comme vous le savez, nous avons fait des efforts vaillants à l'époque pour essayer de financer ce service dont nous assumions l'entière responsabilité. Nous avons essayé de l'administrer de façon à ramener vers nous notre clientèle perdue.

Vous vous souviendrez peut-être que c'est à la même époque que le CN a instauré les tarifs rouges, blancs et bleus. Nous n'avons pas réussi à rentabiliser le service voyageur. Cela n'a rien d'étonnant, puisque, à ma connaissance, aucun pays n'a un service de transport de voyageurs par rail qui soit rentable. VIA n'est donc pas un cas unique.

**M. Thompson:** Sauf le Japon et quelques autres pays, me semble-t-il.

**M. Lawless:** Je me permets d'en douter, Monsieur.

**M. Thompson:** Monsieur Lawless, en votre qualité de président-directeur général du CN, vous avez eu à prendre au fil des ans des décisions assez difficiles. Vous en avez mentionné quelques unes en passant dans votre exposé liminaire. Je ne doute pas que certaines d'entre elles aient été difficiles à prendre. J'imagine que bien des gens ont dû vous trouver sans-cœur mais c'était des décisions bien pesées. Croyez-vous que vous conserverez chez VIA la même philosophie à l'endroit des services de transport de voyageurs? Autrement dit, allez-vous mettre en oeuvre chez VIA la même philosophie de gestion qui vous a amené dans le passé à décider l'abandon de certaines lignes ferroviaires? Croyez-vous que votre rôle dans la gestion du service de transport des voyageurs sera semblable à celui que vous exercez actuellement pour le CN?

**M. Lawless:** Monsieur le président, je vous répondrais qu'au Canadien National j'ai pris des décisions calculées pour faire en sorte que la société demeure une entité viable, qu'elle soit d'un rapport certain pour ses actionnaires et que ses activités soient couronnées de succès. C'est là notre mandat. Je suis ravi et fier de dire que nous avons remporté quelques succès même si nous avons dû prendre quelques décisions très difficiles. Le transport des marchandises est un secteur où la concurrence est féroce. Nous essayons de défendre nos parts de marché et de préserver pour l'avenir notre



[Text]

Insofar as VIA is concerned, I have been given the responsibility of reviewing VIA operations and presenting a five-year plan for the Minister of Transport, reflecting the reference levels determined by the shareholder. That has not been done yet, and that is the way I am approaching this project in VIA.

**Mr. Thompson:** To follow up on that, Mr. Lawless, there are regional differences within Canada and certain needs in certain areas of the country. Some members have spoken of the lack of ground transportation, accessibility to airports and things of that ilk. Do you recognize those regional needs as the minister appears to recognize them?

**Mr. Lawless:** If we are talking about passenger service, Mr. Chairman, the differences have been identified in the statements made by the shareholder with respect to the remote services. The plan will reflect those remote services and the reference levels, as far as the budget is concerned.

**Mr. Thompson:** One of the problems with VIA Rail is that it never had autonomy from day one. The VIA Rail act never became reality, and there is no question it hamstrung the corporation from day one.

Looking at it from the corporation's point of view, would giving VIA the autonomy it needs to crawl out from underneath some of the Draconian contracts it appears to have with CN and CP be a direction you would like to move in over the next number of years?

**Mr. Lawless:** The autonomy has been there since 1978, the same as other Crown corporations, the difference being that there was a deficit and it had to be funded by the shareholder. As I indicated before, I reject the statement that there were Draconian arrangements between Canadian National and VIA; to wit there is a recently negotiated agreement that we made on—

• 1115

**Mr. Thompson:** Mr. Lawless, I simply want to continue.

**The Chairman:** Mr. Thompson, let him finish the answer.

**Mr. Thompson:** I thought he was finished, Mr. Chairman.

**The Chairman:** No, he was not. He is still giving an answer.

**Mr. Lawless:** To wit there is a recently negotiated agreement between the two companies that reflects the services that Canadian National will provide for VIA and the services that VIA need Canadian National to provide.

**The Chairman:** Your last question, Mr. Thompson. This is really on VIA.

[Translation]

présence importante dans le secteur du transport au Canada.

En ce qui concerne VIA, on m'a confié la responsabilité de passer en revue ses opérations et de présenter au ministre des Transports un plan quinquennal reflétant les niveaux de référence fixés par notre actionnaire. Cela n'a pas encore été fait mais voilà la façon dont je vois mon mandat chez VIA.

**M. Thompson:** Monsieur Lawless, il existe au Canada des besoins différents selon les régions. Certains députés ont mentionné le manque de transport terrestre, l'accès aux aéroports et autres choses du genre. Êtes-vous aussi sensible à ces besoins régionaux que semble l'être le ministre?

**M. Lawless:** Monsieur le président, s'il s'agit de services de transport de voyageurs, ces différences ont été énumérées dans les déclarations faites par l'actionnaire à l'égard des services aux collectivités isolées. Notre plan d'entreprise tiendra compte du service à assurer à ces collectivités isolées et des niveaux de référence fixés dans le budget.

**M. Thompson:** Ce qui a nui à VIA rail, c'est qu'elle n'a jamais, depuis sa création, eu quelque autonomie que ce soit. La loi sur VIA Rail n'a jamais été adoptée et il ne fait aucun doute que cela a entravé la société dès sa création.

Pouvez-vous nous dire si vous croyez qu'il serait dans l'intérêt de la Société de lui donner dans les années qui viennent l'autonomie dont elle a besoin pour se libérer des contrats étouffants qui la lient au CN et au CP?

**M. Lawless:** Elle a depuis 1978 la même autonomie que toutes les autres sociétés d'État à cette différence près qu'elle avait un déficit que son actionnaire devait financer. Comme je l'ai déjà dit, je nie l'existence d'un arrangement étouffant entre le Canadien National et VIA, la preuve étant l'accord négocié récemment. . .

**M. Thompson:** Monsieur Lawless, j'aimerais continuer.

**Le président:** Monsieur Thompson, laissez-le terminer sa réponse.

**M. Thompson:** Je croyais qu'il l'avait terminée, monsieur le président.

**Le président:** Non. Il n'a pas terminé sa réponse.

**M. Lawless:** La preuve en est que les deux sociétés ont négocié récemment un accord qui précise quels services le Canadien National offrira pour le compte de VIA et les services dont VIA a besoin et qui seront fournis par le Canadien National.

**Le président:** C'est votre dernière question, monsieur Thompson. Nous discutons de VIA.



[Texte]

**Mr. Thompson:** This is on VIA, but again I am looking at the overall—

**The Chairman:** We are going to come to this question of Mr. Lawless and VIA when we finish our questioning. Quite frankly, from the Chair's point of view, which I think it is shared by some members, it is not just the annual report, Mr. Lawless, as you well know, it is the estimates of VIA, and right in the estimates there is a decrease. As the chief executive officer and president of VIA, it is within your purview how you are going to operate a railroad with an estimate cut, not necessarily the as chairman of the board, which is more of a policy matter, a question put by, I think, Mr. Tobin. But we are going to try to work it out amicably. That is why, Mr. Thompson, I want you to ask your last question, because you are going to have a chance on VIA, one way or another.

**Mr. Thompson:** Thank you for your tolerance, Mr. Chairman, and thank you as well, Mr. Lawless. He can rough a guy up and get away with it.

**The Chairman:** No. I am very—

**Mr. Thompson:** Mr. Lawless, my concern is a real one. I know I come off a little bit aggressive in this area in VIA Rail, but is a home-spun issue; it is one that I am deeply concerned about. I do appreciate your addressing those. I guess you are doing the best you can in a difficult situation.

One of the remarks you made today indicates to me that it seems to be a *fait accompli* in your particular view of rail passenger service; in other words, VIA will never make money; that there is not a rail passenger service in the world that is making money. How do we reconcile that? Does this simply indicate that you can see a dead end for VIA, where she is going to be de-railed permanently? Obviously it is debt reduction that is making the thing profitable. It appears from your statement that there is no way in the rain of cats and dogs, or whatever, that is going to happen. In other words, it appears as if it is a *fait accompli*, from your point of view; that there is no way we are going to make that rail line possible, and we will cut and we will cut and we will cut until eventually there is nothing left.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, the last thing I would want the member to feel is that there is a *fait accompli*. That was hopefully a useful comment I made with respect to passenger service in the world. It is a fact; it is not just fantasy.

**Mr. Thompson:** But how do we reconcile that?

**Mr. Lawless:** I thought it would be useful to indicate just what the situation is. And there is no reconciliation at all. I do not have a preview of what the passenger services should be in Canada. A plan will come forward based on the reference levels and the mandate that has been given

[Traduction]

**M. Thompson:** Ma question porte sur VIA mais elle se situe dans un contexte plus large. . .

**Le président:** Nous aborderons les rapports entre M. Lawless et VIA quand nous aurons terminé les questions. Monsieur Lawless, je vous avoue bien franchement que je partage l'avis de certains députés, à savoir que nous ne discutons par uniquement du rapport annuel mais aussi du budget des dépenses de VIA qui est réduit. Il vous appartient de décider comment vous allez administrer la société étant donné la réduction des crédits en votre qualité de président-directeur général de VIA plutôt qu'en votre qualité de président du conseil, rôle qui touche davantage la politique. C'est là-dessus que portait, il me semble, la question de M. Tobin. Nous allons toutefois essayer d'en arriver à une entente à l'amiable. Voilà pourquoi, M. Thompson, j'aimerais que vous posiez votre dernière question puisque vous aurez l'occasion de l'interroger sur VIA.

**M. Thompson:** Merci de votre tolérance, monsieur le président, et merci aussi à M. Lawless. Il peut nous donner du fil à retordre et s'en tirer à bon compte.

**Le président:** Non. Je suis très. . .

**M. Thompson:** Monsieur Lawless, mes préoccupations sont très réelles. Je sais que je donne l'impression d'être un peu agressif lorsque je parle de VIA Rail mais comme cette question touche directement mes électeurs, j'y porte un vif intérêt. Je vous remercie d'avoir répondu à mes questions. J'imagine que vous faites de votre mieux malgré toutes les difficultés.

L'une de vos réponses sur le service de transport des voyageurs me fait croire que c'est un fait accompli: VIA ne sera jamais rentable. Vous avez dit, en effet, qu'aucun pays n'avait un service de transport des voyageurs qui soit rentable. Que devons-nous en conclure? Croyez-vous tout simplement que VIA est engagé dans un cul de sac et qu'elle sera déraillée une fois pour toute? Il est bien clair que sa rentabilité dépend de la réduction de sa dette. Votre exposé porte à croire que cet espoir n'a aucune chance de se réaliser. Autrement dit, vous semblez croire que c'est un fait accompli: le transport ferroviaire ne sera jamais rentable et nous abandonnerons une ligne après l'autre jusqu'à ce qu'il ne reste plus rien.

**M. Lawless:** Monsieur le président, je ne voudrais surtout pas que le député pense que c'est un fait accompli. Quand j'ai dit qu'aucun pays n'a un service de transport de voyageur par rail qui soit rentable, je pensais allumer une lueur d'espoir. Cela tient de la réalité plutôt que de l'imagination.

**M. Thompson:** Que devons-nous en conclure?

**M. Lawless:** J'ai cru que cette comparaison serait utile. Il n'y a rien à concilier. Je ne sais pas ce que devrait être le service du transport des voyageurs au Canada. Nous présenterons un plan qui reflètera les niveaux de références et le mandat qui m'est donné ainsi qu'à mes

[Text]

to me and my colleagues in VIA, and that will come forward with all the recommendations that reflect that mandate.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, thank you very much. I want to thank Mr. Lawless for his—

**The Chairman:** Do not thank him too much.

**Mr. Thompson:** I want to thank him for his patience. If I came across a little bit too aggressive, it is simply for that particular reason that—

**The Chairman:** On your question, Mr. Thompson, I would think the answer... This is a policy decision. If railway passenger services do not make money, and they do not across the world, and if you as chief executive officer and president are going to operate a railway that does not make money, and that is not good business, does it not come down, no matter how you shift the figures, to a policy decision of government as to whether you have a railway passenger service in some form? It is not really your purview; it is in effect what directions you get from the shareholders.

**Mr. Benjamin:** Exactly.

**Mr. Chairman,** on a point of order.

**Mr. Tobin:** No, no. I want it on the record that Mr. Lawless agreed with what the chairman said.

**The Chairman:** Yes, he did.

**Mr. Lawless:** Yes, I certainly agree. I am not making policy about passenger service in Canada.

**Mr. Tobin:** That is right; you are not on the—

**The Chairman:** I was just trying to synthesize your question, Mr. Thompson. Do you want your last little 10 seconds, or have you had it?

**Mr. Thompson:** Well, I have not had it. As long as you agree—

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I hope Mr. Thompson will be here next Tuesday.

**Mr. Thompson:** I hope so.

**Mr. Benjamin:** And I hope he understands now that every mode of transportation is subsidized. The problem is they are picking on VIA Rail. If the airlines had to build airports and pay for all the maintenance and construction there would not be a bloody airline in business. If the trucks and the buses had to—

• 1120

**M. St-Julien:** Monsieur le président, si je me suis inscrit tout à l'heure pour un deuxième tour, c'est que je veux déposer huit questions que j'ai préparées en français et en anglais.

[Translation]

collègues de VIA, et ce plan s'accompagnera de recommandations qui elles aussi reflèteront ce mandat.

**M. Thompson:** Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier M. Lawless. . .

**Le président:** N'en mettez pas trop.

**M. Thompson:** Je veux le remercier de sa patience. Si je suis parfois un peu trop agressif, c'est tout simplement que. . .

**Le président:** Monsieur Thompson, je pense que la réponse à votre question. . . c'est une affaire de politique publique. Si les services de transport ferroviaire des voyageurs ne sont pas rentables—ils ne le sont nulle part au monde—et si vous devez, en tant que président-directeur général, administrer une société de chemin de fer qui n'est pas rentable bien que vous retourniez les chiffres dans tous les sens, ne pensez-vous pas qu'il vous faut alors vous conformer à la décision de votre actionnaires, du gouvernement en l'occurrence, quant à la forme que doit prendre ce service de transport des voyageurs?

**M. Benjamin:** Exactement.

Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**M. Tobin:** Non, non. M. Lawless se dit d'accord avec le président et je veux que cela soit consigné au compte rendu.

**Le président:** Oui, c'est bien ce qu'il a fait.

**M. Lawless:** Oui, je suis tout à fait d'accord. Ce n'est pas moi qui arrête la politique relative aux services de transport des voyageurs au Canada.

**M. Tobin:** C'est exact. Vous n'y êtes pas. . .

**Le président:** J'essayais de résumer votre question, monsieur Thompson. Avez-vous terminé ou voulez-vous utiliser les 10 petites secondes qui vous restent?

**M. Thompson:** Enfin, je ne suis pas à bout de questions. Si vous êtes d'accord. . .

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'espère que M. Thompson sera ici mardi prochain.

**M. Thompson:** Je l'espère.

**M. Benjamin:** J'espère qu'il sait que chaque mode de transport est subventionné actuellement. Le problème vient du fait que le gouvernement s'en prend uniquement à VIA Rail. Si les lignes aériennes devaient construire les aéroports en payant tous les frais d'entretien et de construction il ne resterait pas une seule compagnie aérienne en affaires. Si les entreprises de camionnage et les autocars devaient. . .

**Mr. St-Julien:** Mr. Chairman, I asked you to put me down for a second round because I want to table eight questions which I've prepared in English and in French.



## [Texte]

Monsieur Lawless, dans votre exposé, vous parlez de la sécurité, d'un réseau plus sûr, de la sécurité de l'exploitation. Vous connaissez la subdivision Chapais, entre Chapais, Barraute et Senneterre, en Abitibi.

Mardi de cette semaine, le 13 juin, je me suis rendu à Chapais en hélicoptère et j'ai survolé le chemin de fer jusqu'à Senneterre. À ma grande surprise, aux milles 106 et 107 de la voie ferrée de la subdivision Franquet, je me suis cru à Disney World. La voie ferrée était suspendue dans les airs et il n'y avait rien en-dessous, sur une bonne longueur; le pont avait disparu à cause d'un glissement de terrain. Quand on parle de sécurité, monsieur le président du CN, on parle des trains spéciaux qui vont à la Baie James à partir de Chibougamou et que vous empruntez de temps en temps.

Je me suis rendu à Val d'Or, aux audiences, et j'ai essayé de rouvrir ma preuve devant les commissaires de l'Office national et devant l'avocat du CN. Je n'ai pas été capable de faire rouvrir ma preuve. Le même jour, mardi soir, le 13 juin, je me suis rendu à Senneterre et j'ai rencontré votre directeur, M. Nadeau, qui est à responsable du CN à Senneterre. Je lui ai décrit ce que j'avais vu l'après-midi et je lui ai dit que la voie ferrée était dangereuse, que si un train ou quelqu'un empruntait la voie ferrée durant la nuit, ce serait vraiment grave. Il n'était pas au courant de la situation.

Le lendemain après-midi, c'est-à-dire hier après-midi, j'ai essayé de reparler à l'Office lors des audiences. Avec des photos à l'appui—je vais vous en donner une—j'ai essayé par tous les moyens de les avertir. Me Cantin, en voyant la photo, était tout surpris que cette voie ferrée soit suspendue comme dans un cirque, comme à Disney World.

Quand l'équipe du CN va-t-elle réparer ce secteur de voie ferrée qui est vraiment dangereux pour la circulation? Aujourd'hui, demain ou la semaine prochaine? N'oubliez pas une chose, monsieur le président du CN. J'ai parcouru 425 milles pour venir ici ce matin. J'ai pris un des points de mon budget spécial de voyages au Canada pour survoler la voie ferrée du CN dans ma région. J'aimerais savoir quand cette voie ferrée sera sécuritaire.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, what the member is referring to is of course a wash-out that has recently taken place on that piece of track. I can only assure the member that the track will be repaired before any trains operate over that piece of track.

As you know, or you may not know, right now there is no traffic on that line. It is part of the line now being questioned for abandonment. We will certainly make sure that if trains are going to run over that piece of track, the line will be repaired. This happens from time to time. We get wash-outs. We have had some terrible wash-outs in western Canada over the years. People are on track patrol and trains do not operate when we know it has been washed out.

## [Traduction]

Mr. Lawless, in your statement you refer to security, a safer network and operational safety. You know where the Chapais subdivision is between Chapais, Barraute and Senneterre in the Abitibi region.

On Tuesday of this week, June 13, I took a helicopter to Chapais and I flew over the railway line as far as Senneterre. To my great surprise, between miles 106 and 107 of the track in the Franquet subdivision the situation looked like something out of Disneyworld. The railway track was suspended in the air with nothing underneath for a fairly long distance, and the bridge had disappeared because of a landslide. When we talk about safety, Mr. Lawless, we're also talking about the special trains that go to James Bay from Chibougamou and which you occasionally ride on.

I attended the hearings in Val d'Or and attempted to present new testimony to the commissioners of the National Agency and the legal counsel for CN. I was not able to present new evidence. On the same day, on the evening of Tuesday June 13th, I went to Senneterre and met your director, Mr. Nadeau, who is responsible for CN services in Senneterre. I described what I had seen that afternoon emphasizing the dangerous condition of the railway track and the very serious hazards facing any train travelling on the track at night. He was not aware of the situation.

The next afternoon, that is yesterday afternoon, I made another attempt to speak at the hearings of the Agency. With photographs as evidence—I'll give you one of them, I made every possible attempt to warn them of the situation. When he saw the picture, the counsel, Mr. Cantin was amazed to see the track hanging in the air like a ride in an amusement park or Disneyworld.

When will the CN be sending workmen to repair the track in view of its dangerous condition for traffic? Today, tomorrow or next week? I want you to be aware, Mr. Lawless, that I travelled 425 miles to come here this morning. I've used up some of my points for travel in Canada to fly over the CN track in my region. I'd like to know when this track is going to be safe.

**M. Lawless:** Monsieur le président, le député parle bien entendu d'un glissement de terrain qui est survenu récemment sur cette partie de la voie ferrée. Je peux assurer le député que la voie sera réparée avant la circulation de tout train.

Comme vous le savez, ou peut-être ne le savez-vous pas, pour le moment il n'y a pas de circulation sur cette ligne, c'est une des lignes dont l'abandon est envisagé. Si on prévoit la circulation de trains sur cette voie, elle sera certainement réparée. Des glissements de terrain arrivent de temps à autre, il y en a eu de très mauvais dans l'ouest du Canada dans le temps. Nous avons des équipes chargées de surveiller les conditions et on ne fait pas circuler de trains quand on sait qu'il y a eu un glissement de terrain.



[Text]

**M. St-Julien:** Monsieur le président Lawless, j'attendais justement votre réponse. Je tiens à vous dire que j'ai vu les photos du Canadien National de ce glissement de terrain. Il y avait déjà ce glissement de terrain il y a une semaine et demie. Les photos ont été prises par des employés du CN. Je ne les ai pas en ma possession parce qu'elles vous appartiennent. Comment se fait-il que cela n'ait pas été réparé alors que vous avez des photos de ce glissement de terrain depuis une semaine et demis? Je vais vous dire pourquoi.

• 1125

Aux milles 86 et 87 de cette même subdivision, j'ai pris des photos d'un autre glissement de terrain qui a été réparé immédiatement, durant la même semaine. Comment se fait-il qu'après une semaine, cette voie ferrée ne soit pas encore réparée? Je vais vous passer une autre photo.

**Mr. Sturgess:** Mr. St-Julien, I think the difference is because we are still operating R-8687 and we are not operating at mile 106. As Mr. Lawless explained, this is on the section for which we have applied for abandonment. We are currently not operating it. We contend that it is an uneconomical line, that it is not necessary, and it should be abandoned. If, however, the National Transportation Agency in their wisdom decide that the line should be restored to service, of course we will do that, and do it properly.

**M. St-Julien:** J'aimerais vous dire que vous avez menti, mais je vais me retenir. Vous avez demandé à l'Office national des transports de fermer Franquet du mille 72.06 au mille 169.40. Je viens de parler des milles 86 et 87 de cette subdivision-là. Vous avez dit que vous aviez du trafic. Qu'est-ce que vous faites aux milles 105, 106 et 107?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, we are going by pictures here. If that is the case, be assured that there will not be any trains run over that piece of track until the line is repaired. And I can assure you that if there is business there and we are still operating—

**The Chairman:** I certainly would not want to be on the train on that track until it is repaired.

**Mr. Lawless:** Neither would I.

**The Chairman:** Mr. St-Julien, you could file your other questions. You had other written questions, you said. Perhaps you could leave them with the clerk and we will get answers to all the committee. It would expedite matters if you have written questions.

**M. St-Julien:** Oui, j'aimerais que ces questions soient déposées et annexées au compte rendu. J'en donne des copies au président en anglais et en français.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, we would be pleased to respond, as we do with. . .

[Translation]

**Mr. St-Julien:** Mr. Lawless, was expecting your answer. I want to tell you that I saw the photographs taken by the Canadian National of this washout. It had already taken place a week and a half ago. The photographs were taken by CN employees. I don't have them with me because they belong to you. Can you explain why the repairs have not been done when you have had photographic evidence of this washout for a week and a half? I'll tell you why.

Between miles 86 and 87 of the same subdivision I took pictures of another wash-out which was immediately attended to in the same week. Can you explain why a week after the occurrence, the railway track has still not been repaired? I'll show you another picture.

**M. Sturgess:** Monsieur St-Julien, la différence tient à ce que le R-8687 est toujours en service tandis qu'il n'y a pas de service prévu pour la mille 106. Comme M. Lawless l'a expliqué, c'est une partie de la ligne pour laquelle nous avons présenté une demande d'abandon. Pour le moment nous n'assurons pas de service sur cette ligne. Nous estimons que la ligne n'est pas rentable, n'est pas nécessaire et devrait donc être abandonnée. Néanmoins, si l'Office national des transports décide dans sa sagesse de restaurer le service sur cette ligne, nous allons certainement nous conformer à sa décision en prenant les mesures qui s'imposent.

**Mr. St-Julien:** I am tempted to say that you've lied but I'll hold my tongue. You applied to the National Transportation Agency to close down Franquet from mile 72.06 to mile 169.40. I've just referred to miles 86 and 87 of this subdivision. You said that you had traffic. What do you intend to do with miles 105, 106 and 107?

**M. Lawless:** Monsieur le président, dans le cas présent nous nous fions à des photos. Si les photos sont exactes, vous pouvez être sûr qu'on ne fera pas circuler de train sur cette voie avant les réparations nécessaires. Je peux donc vous assurer que s'il y a encore un service. . .

**Le président:** Je ne voudrais certainement pas me trouver dans un train qui emprunte cette voie avant la réparation.

**M. Lawless:** Moi non plus.

**Le président:** Monsieur St-Julien, vous pouvez déposer vos autres questions. Vous aviez des questions écrites, disiez-vous. Vous pourriez peut-être les donner au greffier et on fera parvenir les réponses au comité. Ce serait une façon plus rapide de procéder si vous avez des questions écrites.

**Mr. St-Julien:** Yes, I would like to have these questions tabled and put on the record. I am providing the Chairman with copies in English and in French.

**M. Lawless:** Monsieur le président, nous nous ferons un plaisir d'y répondre comme nous faisons. . .

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Wood, welcome to the committee. It is an interesting chair you sit in.

**Mr. Wood (Nipissing):** You told me that.

**The Chairman:** There is something about it. The faces keep changing. But anyway, it is good to welcome you here for today.

**Mr. Tobin:** Democracy in action.

**Mr. Wood:** I intend to be a permanent fixture, Mr. Chairman.

My questions deal with some opening remarks that Mr. Lawless made, where he says on page 9 that they have gone under fundamental reorientation in the past five years. On page 28 of your annual report, sir, CN Route shows a loss of \$25.6 million in 10 months of operation, and then I believe CN sold the company. Am I right?

**Mr. Lawless:** Yes, we did.

**Mr. Wood:** To whom did you sell it?

**Mr. Lawless:** We sold it to a group of people in Toronto who had made a bid to buy CN Route. We put it up for sale and we had a number of people who were interested in buying it. When they got into the situation we ended up with really only one interested party. I am trying to think of the name of the people—

**Mr. Wood:** Fingolds. Does that ring a bell?

**Mr. Lawless:** Fingold and Rolland bought it.

**Mr. Wood:** How much did you sell it for?

**Mr. Lawless:** We sold the property, the whole network, for originally \$23 million, and then there were some last minute negotiations, and the final price was \$29 million.

**Mr. Wood:** Were you paid cash?

**Mr. Lawless:** We were paid cash, yes, over whatever the closing period was. We did not get it on day one, but we got it before it finally closed. I think it took about three or four months to close.

**Mr. Wood:** When CN Route was sold, a certain amount of employees went over to work with the new employer, did they not?

**Mr. Lawless:** They did, sir.

**Mr. Wood:** Many of these employees were long-term CN employees, am I correct?

• 1130

**Mr. Lawless:** Yes, many of them were.

**Mr. Wood:** The new owners, if I am correct, then sold off many of the assets that were transferred to them and after 18 months they declared bankruptcy. Is that right?

**Mr. Lawless:** I cannot comment about selling off many of the assets that they had. They may have done that after the fact, but they certainly declared bankruptcy.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Wood, je vous souhaite la bienvenue au Comité. Vous avez choisi une place intéressante.

**M. Wood (Nipissing):** Vous me l'avez déjà dit.

**Le président:** Elle a quelque chose de particulier. Les visages changent toujours. Mais quoi qu'il en soit, je vous souhaite la bienvenue pour aujourd'hui.

**M. Tobin:** La démocratie à l'oeuvre.

**M. Wood:** Je compte faire partie du mobilier, monsieur le président.

Mes questions portent sur l'observation faite par M. Lawless à la page 9 où il parle d'une réorientation fondamentale qui est en cours depuis cinq ans. À la page 28 de votre rapport annuel, monsieur, on voit une perte de 25,6 millions de dollars sur 10 mois d'exploitation pour CN Route, après quoi le CN a vendu l'entreprise, je crois. Est-ce bien cela?

**M. Lawless:** Oui, nous l'avons vendu.

**M. Wood:** À qui?

**M. Lawless:** À un groupe de soumissionnaires à Toronto. Nous avons mis CN Route en vente et plusieurs personnes ont manifesté de l'intérêt. Mais en fin de compte un seul groupe est resté intéressé. J'essaie de me rappeler le nom. . .

**M. Wood:** Fingolds, ça vous rappelle quelque chose?

**M. Lawless:** Elle a été achetée par Fingold et Rolland.

**M. Wood:** Combien l'avez-vous vendue?

**M. Lawless:** Au début nous avons vendu l'entreprise, tout le réseau, pour 23 millions de dollars mais après quelques négociations de dernière minute, le prix final a été fixé à 29 millions de dollars.

**M. Wood:** Vous a-t-on payé comptant?

**M. Lawless:** Oui, à la date de réalisation de l'opération. Nous ne l'avons pas reçu le premier jour mais avant la date de réalisation. Je pense qu'il a fallu environ trois ou quatre mois pour réaliser l'opération.

**M. Wood:** Après la vente de CN Route, un certain nombre d'employés ont continué à travailler pour le nouvel employeur, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Oui, monsieur.

**M. Wood:** Beaucoup de ces employés avaient déjà travaillé de longues années pour le CN, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Oui, en effet.

**M. Wood:** Sauf erreur, les nouveaux propriétaires ont vendu plusieurs des actifs qui leur avaient été remis et après 18 mois, ils ont fait faillite. N'est-ce pas?

**M. Lawless:** Je ne saurais vous répondre en ce qui concerne la vente d'actifs. C'est peut-être ce qu'ils ont fait ensuite, mais vous avez raison, ils ont fait faillite.



[Text]

**Mr. Wood:** The transferred employees, who previously were your employees, were then out their back pay and their pensions. Is that correct?

**Mr. Lawless:** The individuals who were there under the new company were paid whatever the severance arrangements were for that company.

**Mr. Wood:** That is right. They were in fact out of a job, were they not?

**Mr. Lawless:** The company went bankrupt.

**Mr. Wood:** But the former CN employees were out of a job, were they not?

**Mr. Lawless:** The former CN employees who were taken over by Route, which went bankrupt, were out of a job, yes.

**Mr. Wood:** On page 8 you say that CN people are its greatest asset and you say you have treated people fairly, perhaps more than other major industries. Do you not feel that these former long-term employees of CN Route should be looked after? I mean, there are thousands of them out there and I was just wondering this morning if we could get your undertaking today to kind of look into that.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I would like to speak to that point. After years and years of hundreds of millions of dollars of losses, Canadian National decided that the best route to go would be to put this company up for sale and see if somebody could operate it and hopefully not lose as much money as we were losing. At that time an arrangement was made with a new purchaser who indicated that they would like to operate with about 1,600 people. I think there were about 2,300 or 2,400 people in CN Route at that time.

Canadian National undertook, within their own severance, pension and whatever other arrangements the company has, to look after employees they did not require down at the 1,600 level. A year transition took place during that period of time, and all of the former CN employees who were in that category over the 1,600 were severed with what I consider to be extremely generous and fair separation arrangements. The rest of the employees, based on the fact that this was to be an ongoing business, were under the new arrangements with the new employer.

Mr. Chairman, at that time Canadian National transferred all of the surplus and pension rights that these employees had over to the new employer and it was their responsibility from then on.

**Mr. Wood:** I understand that, but I think we are talking about 1,600 employees, some of them with over 20 years experience. Do you not feel that you have some moral obligation to kind of look after these employees after they have dedicated 20 or more years to CN?

[Translation]

**M. Wood:** Vos anciens employés qui travaillaient alors pour les nouveaux propriétaires se sont retrouvés à perdre les salaires qui leur étaient dus et leur fonds de pension, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Les employés qui travaillaient alors pour la nouvelle entreprise ont touché ce que prévoyaient les dispositions de cessation d'emploi en vigueur.

**M. Wood:** Justement. Ils se sont retrouvés sans emploi, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** L'entreprise a fait faillite.

**M. Wood:** Mais les anciens employés du CN se sont retrouvés sans emploi, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Les anciens employés du CN qui travaillaient alors pour Route qui a fait faillite, se sont retrouvés en effet sans emploi.

**M. Wood:** A la page 10, vous dites que le personnel du CN constitue son actif le plus précieux et vous prétendez également avoir traité votre personnel de façon équitable et peut-être même mieux que d'autres grandes industries. Ne pensez-vous pas que ces anciens employés de longue date de CN Route méritent votre attention? Après tout, ils sont des milliers et je me demandais justement ce matin si vous ne seriez pas disposés à vous engager ici aujourd'hui à examiner la question.

**M. Lawless:** Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots à ce sujet. Après de nombreuses années de pertes se chiffrant à des centaines de millions de dollars, le Canadien National a décidé qu'il était préférable de mettre cette entreprise en vente et de voir si quelqu'un ne pouvait pas l'exploiter sans perdre autant d'argent que nous. L'accord intervenu avec l'acheteur prévoyait le maintien des activités avec un personnel d'environ 1,600 employés. Or à l'époque, CN Route avait environ 2,300 ou 2,400 employés.

Le Canadien National s'est engagé à assumer les indemnités de cessation d'emploi, de pension et autres dans le cas des employés jugés excédentaires par rapport au nombre fixé de 1,600. Pendant l'année de transition prévue à cette fin, tous les anciens employés du CN qui se sont retrouvés dans cette catégorie excédentaire ont touché ce que je considère être des indemnités extrêmement généreuses et équitables de cessation de l'emploi. Les autres employés, puisqu'il s'agissait d'une entreprise en pleine activité, étaient liés selon les nouvelles dispositions convenues avec le nouvel employeur.

Monsieur le président, le Canadien National a transféré la responsabilité en ce qui concerne les droits en matière de pension de ses employés au nouvel employeur.

**M. Wood:** Je comprends, mais nous parlons d'environ 1,600 employés dont certains jouissaient de plus de 20 années d'expérience. N'avez-vous pas une certaine responsabilité morale vis-à-vis de ces employés qui vous ont consacré 20 ans et plus?



[Texte]

**Mr. Lawless:** No, that is exactly why we sold the company to somebody who was prepared to operate the company. We had two choices. We could have shut the company down two years earlier and everybody would have been laid off and gone out under separation arrangements with CN. We decided that it was better for the employees and for everyone concerned if we could find somebody who was prepared to operate it. Unfortunately, they were unable to operate it and the responsibility for those people rests with the new employers.

This is the same thing with the employees who were Canadian National people and have now gone with the hotels and with Northwestel, our telecommunications company, with Terra Nova Tel, our telecommunications company, and the employees who were formerly CN employees but are now with the new CNCP Telecommunications. The responsibility goes once you sell the company.

**Mr. Wood:** Yes, but the companies you have just mentioned have not gone bankrupt. This company did.

• 1135

**Mr. Lawless:** It is indeed unfortunate that Route Canada went bankrupt. It is a tough world out there, and they have had a very difficult time competing. Unfortunately they went down.

**Mr. Wood:** I realize that. If I hear you correctly, if you had closed the company these people would have been a lot better off. At least they would have received something back; this way they lost. Did they not lose their pensions and their back pay? They were out of a job.

**Mr. Lawless:** They had two more years of work, and their pension rights were all protected, based on the arrangements made between the two companies. I cannot speak for the severance arrangements the new company has versus CN, but I would suggest that if you ask the employees who were looked after by Canadian National, they would not say they were worse off. Mr. Masse would like to elaborate a little on that.

**Mr. Yvon Masse (Senior Vice-President and Chief Financial Officer, Canadian National Railway Company):** In reference to the 20 years of service, the pension rights those employees accumulated with Canadian National under the 1959 pension plan were from both funds and contributions, and their rights remain with Canadian National. So when they are eligible to receive pension payments in the future as per their vested benefits in the CN fund, they will be entitled to those payments. To that extent those investments are protected, so we have not

[Traduction]

**M. Lawless:** Non, c'est justement la raison pour laquelle nous avons vendu cette entreprise à un acheteur qui voulait l'exploiter. Nous avions deux options. Nous pouvions liquider l'entreprise deux ans plus tôt et alors tous les employés auraient été licenciés et nous aurions quittés conformément aux dispositions sur la cessation d'emploi en vigueur au CN. Nous avons décidé qu'il était préférable pour ces employés et pour tous les intéressés de trouver un acheteur. Malheureusement, l'acheteur n'a pas réussi à poursuivre les activités, mais c'est ce nouvel employeur qui est devenu responsable des employés.

C'est la même chose dans le cas des employés du Canadien National qui sont restés avec les hôtels vendus, avec Northwestel, notre entreprise de télécommunications, avec Terra Nova Tel, notre entreprise de télécommunications, et ceux qui travaillaient pour nous anciennement mais qui travaillent maintenant pour les nouvelles CNCP Télécommunications. La responsabilité disparaît lorsque vous vendez l'entreprise.

**M. Wood:** Oui, mais les entreprises que vous venez d'énumérer n'ont pas fait faillite. C'est arrivé à la compagnie dont je parle.

**M. Lawless:** Il est en effet malheureux que Route Canada ait fait faillite. La survie est difficile et l'entreprise a éprouvé beaucoup de difficultés sur le plan de la concurrence. Malheureusement, elle a fait faillite.

**M. Wood:** Oui, je le sais. Si j'ai bien compris, vous dites que si vous aviez mis fin aux activités de cette entreprise, les employés s'en seraient mieux tirés. Ils auraient ainsi reçu tout ce qui leur revenait; maintenant, ils ont perdu. N'ont-ils pas perdu leurs pensions et la rémunération qui leur était due? En outre, ils ont perdu leur emploi.

**M. Lawless:** Les employés ont travaillé deux ans de plus, leurs droit à la pension de retraite étaient protégés, selon l'entente conclue entre les deux entreprises. Je ne saurais comparer les dispositions visant la cessation d'emploi de la nouvelle entreprise et celle du CN, mais je pense que si vous interrogez les employés qui étaient à la charge du Canadian National, ils vous diraient qu'ils ne s'en sont pas plus mal tirés. M. Masse aimerait vous en dire un peu plus long à ce sujet.

**M. Yvon Masse (vice-président principal et chef de la Direction financière, Chemins de fer nationaux du Canada):** En ce qui concerne les employés qui avaient 20 ans d'ancienneté, leurs droits en matière de pension, conformément au régime de 1959 qui prévoyait la capitalisation et les cotisations du régime, ont continué à être garantis par le Canadian National. Ainsi, lorsqu'ils deviendront admissibles à l'avenir aux prestations de retraite, ils auront droit aux versements que prévoient les droits qu'ils ont acquis au titre du fonds de pension du

[Text]

transferred all their rights acquired under the 1959 pension plan.

**Mr. Benjamin:** On the same subject, Mr. Chairman, I think the biggest problem was that the employees of the new company lost their trucks and their truck licences. They did not get their back pay, their holiday pay or anything.

Mr. Lawless, when you are selling off a piece of CN's assets, do you not have some responsibility to check into the reputation, the capacity and the abilities and so on of a potential buyer? This outfit, as I understand it, siphoned \$40 million of Route Canada's cash down to the States. They bought a trucking company down there and went bankrupt. They are a bunch of crooks. Do you not check into these things before you sell?

**Mr. Lawless:** We were very satisfied that they had an interest in operating a trucking company. They hired a very reputable individual to run this trucking company. We dealt with two investors. We did not have a lot of options here. Once we checked into them, they had the money to buy the company. It was a negotiated deal, and we were satisfied that they were going to continue to operate the company, which they did. Unfortunately, like many other trucking companies, they have gone down. It is a tough, tough business. We knew that. That is why we could not operate it.

**Mr. Benjamin:** They swindled the hell out of a lot of people.

**Mr. Wood:** I just want to refer to your opening remarks, where you say:

CN's people are its greatest asset and we are counting on them to secure the railway's future. Over the years, employees have contributed significantly to the success of the company, but perhaps never more than during the past few years of fundamental reorientation.

I believe you have a moral responsibility to these people. They are displaced people.

**Mr. Lawless:** I can only assure the committee that in every sense of the word we have been as generous as we possibly can be in circumstances like this. I stand by the statement I made with respect to our people. We have done the very best we can in every circumstance with them. They left our employ in this new company, and you have to decide when your responsibility and your accountability ends. Ours ended when we sold the company to this other group. There is a residual responsibility with respect to pensions, and that has all been done within the framework of the pension laws of the country. We think we have done a very good job with our people in that sense.

[Translation]

CN. De ce point de vue donc, les investissements sont protégés et nous n'avons pas transféré tous les droits acquis en vertu du régime de pension de 1959.

**M. Benjamin:** À ce même sujet, monsieur le président, je pense que le plus grave problème pour les employés de la nouvelle entreprise, c'est qu'ils ont perdu leurs camions et leurs permis. Ils n'ont pas touché la rémunération qui leur aurait été due, ni leur allocation pour congé, ni rien d'autre.

Monsieur Lawless, lorsque vous vendez les actifs du CN, n'avez-vous pas jusqu'à un certain point la responsabilité de vérifier la réputation, les capacités et les qualités d'un acheteur éventuel? D'après ce que j'en sais, ce groupe a détourné 40 millions de dollars du comptant de Route Canada vers les États-Unis. Il a acheté une entreprise de camionnage américaine et a fait faillite. Il s'agissait d'un groupe d'escrocs. Ne vérifiez-vous pas ce genre de choses avant de vendre?

**M. Lawless:** Nous étions tout à fait persuadés que ce groupe voulait exploiter une entreprise de camionnage. Il a embauché une personne très connue pour diriger cette entreprise. Nous avons traité avec deux investisseurs. Nous n'avions pas beaucoup d'options. Lorsque nous avons pris nos renseignements, nous avons constaté qu'ils avaient l'argent nécessaire. Nous avons négocié une entente et nous étions persuadés que le groupe allait continuer à exploiter l'entreprise, ce qu'il a fait. Malheureusement, comme nombre d'autres entreprises de camionnage, la compagnie a fait faillite. Les affaires, ce n'est pas du gâteau. Nous le savions. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous ne pouvions pas continuer à exploiter notre entreprise.

**M. Benjamin:** Le groupe a roulé bien des gens.

**M. Wood:** J'aimerais revenir un instant à votre déclaration, là où vous dites:

Le personnel du CN constitue son actif le plus précieux et nous comptons sur lui pour assurer l'avenir du chemin de fer. Au fil des ans, le personnel a compté pour beaucoup dans la réussite de la compagnie, mais peut-être jamais autant que ces dernières années, marquées par une réorientation en profondeur.

À mon avis, vous avez une obligation morale à l'égard de ces gens. Il s'agit de personnes déplacées.

**M. Lawless:** Je ne peux que réitérer aux membres du Comité qu'à tous les égards, nous nous sommes montrés aussi généreux que possible dans les circonstances. Je maintiens ce que j'ai dit au sujet de nos employés. Nous avons fait tout notre possible dans tous les cas. Mais ils nous ont quittés pour entrer au service de cette nouvelle entreprise et il faut quand même fixer un terme à sa responsabilité et à son imputabilité. Lorsque nous avons vendu l'entreprise à cet autre groupe, cela a mis un terme aux nôtres. Il y a un reste de responsabilité en ce qui concerne les pensions. Nous nous plions aux lois en la matière au pays. Nous estimons avoir fait de ce point de vue un excellent travail.



[Texte]

[Traduction]

• 1140

**Mr. Keyes:** Following up on my colleague's question, in light of CN's 1989-93 corporate plan, which shows that the number of employees has dropped by some 5,100 since 1987, I wonder if he could file with this committee a document that would fully describe the numbers of employees as well as from which division and from which city or region these cuts or transfers to VIA have been made.

**Mr. Lawless:** I think we could put together a summary of the changes that have been made. If you look at the gross numbers then you will see they have gone from about 61,000 down to 40-some-thousand in the last four or five years. I think we could put together some kind of a summary that would give you an idea of what has taken place.

**The Chairman:** You wanted a regional breakdown?

**Mr. Keyes:** That is right, the breakdown.

**Mr. Lawless:** You mentioned the ones that were transferred to VIA, too.

**The Chairman:** I think it would be helpful.

**Mr. Keyes:** Yes, including the transfers to VIA.

CN projects that within four years, or by 1993, close to another 5,000 employees will be let go, and I wonder if he could also supply for us on the same summary where he anticipates these cuts would occur, from what divisions, from what regions, and why they need to cut that number of employees.

**Mr. Lawless:** That would be an impossibility. I would not like to speculate on regions of the country where those kinds of changes would take place. That number is, as you see, a much smaller number than has been taking place up to now.

**Mr. Keyes:** Five thousand?

**Mr. Lawless:** A much smaller number than what has taken place to now. In the last five years there were something like 10,000 to 15,000; in the next five years there will be the number we mentioned.

The difficulty we would have there is that this is all based on technological innovations that will be brought into place in the corporation, rationalization of the various networks. It will be right across the country, based on the plans that will be developed over the next number of years. It would not be practical or appropriate, I think, for me to try to do that for that timeframe.

I would say, however, that under the most recent negotiated contract with our unions we have a responsibility to give a plan that is six months out, and we do that, and that is about as far as we can go in the kind of detail that perhaps the member would be looking for.

**M. Keyes:** Dans la même veine que la question de mon collègue, puisque le plan quinquennal du CN qui se termine en 1993 prévoit une réduction de quelque 5,100 employés à compter de 1987, pourriez-vous déposer une ventilation complète du nombre d'employés ainsi transférés à VIA, ainsi de leur division d'attache et de la ville ou de la région faisant l'objet des coupures.

**M. Lawless:** Je pense que nous pourrions préparer un résumé des changements. Si vous regardez les chiffres bruts, vous constaterez qu'au cours des quatre ou cinq dernières années, nous sommes passés de 61.000 employés à quelque 40,000. Je pense que nous pourrions préparer un résumé qui vous donne une idée de ce qui s'est passé.

**Le président:** Vous voulez une ventilation régionale?

**M. Keyes:** Oui, une ventilation.

**M. Lawless:** Vous avez également parlé des employés transférés à VIA.

**Le président:** Je pense que ce serait utile.

**M. Keyes:** Oui, y compris les employés transférés à VIA.

Le Canadien National prévoit qu'au cours des quatre prochaines années, soit d'ici 1993, vous allez congédier presque 5,000 employés de plus. Pourriez-vous également nous indiquer, dans ce même résumé, où vous pensez que ces réductions seront opérées, quelle division, quelle région, et nous expliquer pourquoi à votre avis il faut vous passer de ce nombre d'employés.

**M. Lawless:** C'est impossible. Je ne peux vraiment pas faire de spéculation et vous dire quelles régions du pays pourraient être visées. Toutefois, vous constaterez que ce nombre est beaucoup plus faible que par le passé.

**M. Keyes:** Cinq mille?

**M. Lawless:** C'est beaucoup moins que par le passé. Au cours des cinq dernières années, il y a eu quelque 10,000 à 15,000 licenciements; au cours des cinq prochaines années, il y en aura beaucoup moins.

S'il nous est difficile de vous répondre avec précision, c'est que ces licenciements seront tous fondés sur les innovations technologiques que la société mettra en place, sur la rationalisation de nos divers réseaux. Nous prenons ces mesures partout au pays en nous fondant sur les plans que nous allons concevoir ces prochaines années. Il ne serait pas très pratique ni judicieux de ma part, je pense, d'essayer de vous donner des données précises pour une telle période.

Je peux toutefois vous dire qu'aux termes des derniers contrats négociés avec nos syndicats, nous nous sommes engagés à donner un préavis de six mois, et nous allons le faire, mais nous ne pouvons vraiment pas entrer plus dans les détails comme le souhaite le député.



[Text]

**The Chairman:** Mr. Lawless, I do not think anybody has asked you yet about your traffic, but you had that little formula of three-quarters of your traffic was—what?

**Mr. Lawless:** Yes. We do have a density problem with the railway. It probably is the most telling statistic Canadian National has. Ninety percent of the traffic we handle at the moment is handled on one-third of our network; another 9% is handled on another third of the network; and another 1% is handled on another third of the network.

We are the lightest density railway in North America, including our main competition, Canadian Pacific, in Canada. One of the problems we have is that we are carrying this very heavy network but it is not producing the revenue and it does not look like there is a possibility of increasing that over the foreseeable future. Canadian National is predicting flat growth for the next five years, and we simply have to reduce the network, reduce our costs, if we are going to stay competitive with the trucking companies that are our main competition in Canada today.

**The Chairman:** Is the one-third of the line that is producing 1% of the business in the Atlantic region?

**Mr. Lawless:** No, no. It is spread across the country, and I remind the members that there are a lot of protected grain networks until the year 2000 in western Canada. If you look through the top of Canada, across the Prairies, across northern Ontario and the Maritimes, and Quebec, you will find that is where that one-third is.

**Mr. Keyes:** As a follow-up to your question, can Mr. Lawless provide us with a more detailed breakdown of the one-third, one-third, one-third?

**Mr. Lawless:** I do not think I could, in that sense—

**Mr. Keyes:** Not here and now; I mean in the summary on—

**Mr. Benjamin:** By regions.

**Mr. Keyes:** By regions.

**Mr. Lawless:** I do not think that would be easy to do, either, because we are a network business. If you look at the main line, 65% to 70% of our business is in western Canada—because of the potash, lumber, sulphur, coal, grain—and until you analyse each line and get it ready for either an application for abandonment or whatever, you do not have that statistical information in that detail.

• 1145

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, I just wanted to mention, too, during this discourse that I was delighted to hear how National Steel Car, in that great city of Hamilton, is playing a role in supplying some of the boxcars. Is it not

[Translation]

**Le président:** Monsieur Lawless, personne ne vous a interrogé encore au sujet de votre volume, de cette petite formule des trois quarts de votre trafic. . . ?

**M. Lawless:** Oui. Nous avons un problème de densité. Ce sont sans doute les statistiques les plus frappantes chez le Canadien National. Quatre-vingt-dix p. 100 de notre trafic se trouve sur un tiers de notre réseau; l'autre 9 p. 100 sur un autre tiers du réseau; et le dernier 1 p. 100 sur l'autre tiers du réseau.

Nous sommes le chemin de fer où la densité est la plus faible en Amérique du Nord, y compris si nous nous comparons à notre principal concurrent au Canada, le Canadien Pacifique. L'un des problèmes c'est que ce réseau est extrêmement coûteux mais ne produit pas de recettes et, dans un avenir rapproché, nous n'envisageons pas de changement à cette situation. Le Canadien National prévoit un taux de croissance uniforme au cours des cinq prochaines années et nous devons donc réduire le réseau, réduire nos frais si nous voulons faire concurrence aux camionneurs, nos principaux concurrents au Canada aujourd'hui.

**Le président:** Est-ce que le tiers du réseau qui génère 1 p. 100 seulement du chiffre d'affaires se trouve dans la région de l'Atlantique?

**M. Lawless:** Non, non. Ces lignes sont réparties un peu partout au pays et je tiens à rappeler aux députés qu'il y a un grand nombre de lignes protégées, consacrées au transport des céréales jusqu'en l'an 2000 dans l'ouest du Canada. Mais si vous regardez le nord du Canada, dans les provinces des Prairies, dans le nord de l'Ontario, dans les Maritimes et au Québec, vous verrez où est ce tiers du réseau.

**M. Keyes:** Dans la même veine, M. Lawless peut-il nous donner une ventilation plus détaillée de ces trois tiers?

**M. Lawless:** Je ne pense pas, en ce sens que. . .

**M. Keyes:** Pas maintenant, pas ici; je songeais au résumé que vous allez. . .

**M. Benjamin:** Par région.

**M. Keyes:** Par région.

**M. Lawless:** Je ne pense pas que ce soit facile, car nous fonctionnons par réseau. Si vous regardez la ligne principale, 65 à 70 p. 100 de nos affaires se font dans l'ouest du Canada, parce que la potasse, le bois, le soufre, la houille, les céréales—et à moins d'analyser chaque ligne dans le but d'une demande d'abandon de service, par exemple, vous n'avez pas de données suffisamment détaillées.

**M. Keyes:** Monsieur le président, je voulais également souligner que je suis enchanté d'apprendre que National Steel Car, de la grande ville de Hamilton, va fournir certains des wagons. N'est-il pas merveilleux de voir

[Texte]

wonderful how that name Hamilton keeps coming through, whether we are talking about rail or air transportation in this great country ours?

**The Chairman:** They even have football.

**Mr. Keyes:** And football is making a dynamic comeback with the Cats. We will see you in Ottawa.

**Mr. Benjamin:** Do not use your full time on this.

**Mr. Keyes:** No, but that was well worth mentioning, Mr. Benjamin.

**Mr. Tobin:** It is not a paid political announcement. It is straight from the heart.

**Mr. Keyes:** Maybe this next question would be better answered by Mr. Masse, the CFO. I am interested in the corporate plan projection. Is it recession-proof, coming off Mr. Pronovost's question, the debt ratio question? The debt ratio percentage is projected continually downward from 38.6% in 1988 to 26% in 1993. Was the possibility of a recession taken into account when you worked out these figures?

**Mr. Lawless:** I will let Mr. Masse answer that. I cannot let that go by. It definitely is not recession-proof. One of the major problems we have is trying to forecast the business that Canadian National is in. We are no longer in the domestic rail business. One-third of our traffic goes offshore, one-third goes to the United States, and one-third is in Canada.

We are living in a global economy. If the potash companies do not sell potash, and we have another drought, God forbid; if the automobile companies do not sell automobiles, if the paper companies do not continue with a very large manufacture of paper and move it into the United States, if the housing starts go down in the United States, it is a direct pull right back into Canadian National because that is where our market is. I want to make sure that we are not recession-proof.

**Mr. Masse:** Mr. Chairman, we have not included a recession scenario in the make-up of the business plan. It is based on a level of business that is flat, on an ability to earn increases in revenue, what we call the yield under the inflation, and a continued emphasis on the rationalization of the expense base in order to improve the competitiveness of the railway. This year, as Mr. Lawless indicated earlier, our revenues are somewhat devastated. It is hard to make predictions at this stage, but we could end up with something in the order of \$200 million.

As a financial discipline that we are trying to follow for the corporation, we look at the capital investment that we need to make year in and year out. We are trying to live within self-generated cashflow so that we do not go back

[Traduction]

comment le nom Hamilton revient constamment, qu'il soit question de transport ferroviaire ou aérien dans notre grand pays?

**Le président:** Il en est même question au football.

**M. Keyes:** Les Tiger Cats font revivre le football. On vous attend à Ottawa.

**M. Benjamin:** N'y consacrez pas tout votre temps.

**M. Keyes:** Non, mais c'était vraiment digne de mention, monsieur Benjamin.

**M. Tobin:** Ce n'est pas un message politique payé, cela vient droit du coeur.

**M. Keyes:** Peut-être devrais-je poser ma question suivante à M. Masse, le chef de la Direction financière. Je m'interroge au sujet des prévisions dans votre plan d'exploitation. Sont-elles à l'épreuve de la récession pour répondre un peu dans l'optique de la question de M. Pronovost sur le ratio d'endettement? Vous semblez prédire une diminution continue de 38,6 p. 100 en 1988 à 26 p. 100 en 1993 de ce ratio d'endettement. Avez-vous tenu compte d'une éventuelle récession lorsque vous avez préparé ces chiffres?

**M. Lawless:** Je vais demander à M. Masse de vous répondre. Je tiens cependant à souligner d'abord que ce plan n'est pas du tout à l'épreuve de la récession. L'un des principaux problèmes que nous éprouvons dans nos prédictions, c'est le secteur où se trouve le Canadien National. Nous ne sommes plus une compagnie ferroviaire nationale. Un tiers de nos expéditions sont destinées à l'étranger, un tiers aux États-Unis et le dernier tiers au Canada.

Nous vivons dans une économie globale. Si les compagnies de potasse n'en vendent pas, si, Dieu nous en préserve, il y avait une autre sécheresse, si les compagnies d'automobiles n'en vendaient pas, si les compagnies de papier ne continuaient pas à fabriquer et à expédier vers les États-Unis de grandes quantités de papier, si les mises en chantier domiciliaires chutaient aux États-Unis, le Canadien National s'en trouverait directement touché, car ce sont là nos marchés. Je veux m'assurer que nous ne sommes pas à l'épreuve de la récession.

**M. Masse:** Monsieur le président, nous n'avons pas tenu compte d'une éventuelle récession dans la préparation de notre plan d'exploitation. Nous nous sommes fondés sur le plafonnement des affaires, sur notre capacité à augmenter nos recettes, ce que nous qualifions de rendement avant l'inflation, et nous avons maintenu l'accent sur la rationalisation des dépenses en vue d'améliorer notre position compétitive. Cette année, comme l'a mentionné précédemment M. Lawless, nos recettes sont assez désastreuses. Il est difficile pour l'instant de faire des prédictions, mais nous pourrions nous retrouver avec quelque 200 millions de dollars.

Sur le plan financier, nous tenons compte des dépenses d'immobilisations qu'il nous faut faire à chaque année. Nous essayons de nous satisfaire des liquidités de façon à ne pas nous retrouver dans la même situation qu'en



[Text]

to the situation of increased indebtedness in which we found ourselves in 1984-85 when we just did not have the revenue base to meet the interest payments. That would kill the corporation. It would kill its ability to raise money in the financial markets. What you see here is a projection. We may not achieve the reduction of indebtedness as called for by the plan if there is a recession, but at least we would want to hold the level of indebtedness and not increase it from where we are now.

**Mr. MacWilliam (Okanagan—Shuswap):** Mr. Lawless, I would like to go back to some comments regarding the closure and sale of Route Canada. At the time that Mr. Crosbie was transport minister he made a commitment to follow the provisions of a special agreement that was struck, which covered approximately 162 employees who were adversely affected by this closure. The agreement apparently was made about December 1987 and fell through in September of 1988. It was in effect for about a year.

• 1150

I would like to ask you, first, why the agreement fell through and, second, why it is not currently being honoured.

**Mr. Lawless:** I am not familiar with the agreement the member is questioning. Perhaps you could elaborate on that so I can answer the question.

**Mr. MacWilliam:** I do not have the specifics of the agreement, but it was an agreement apparently between the minister and the company. It was particularly pertaining to about 162 employees who were affected by the closure. Just hold on a second.

**The Chairman:** When we have the minister back, Mr. MacWilliam, perhaps we will give him notice to be prepared to answer questions on that.

**Mr. MacWilliam:** Basically, Mr. Lawless, it was, picking up on the conversation and the points made by Mr. Wood, the same basic agreement as he was talking about.

**Mr. Lawless:** I think what the member is referring to is the people who were eventually affected as a result of their starting to lay off in the new company after our arrangement with the company had expired. We had agreed, as I mentioned earlier, to look after everyone down to the 1,600 level. We had then agreed that this would expire on June 1. We extended that June 1 date to December, but we did not extend it beyond that date.

**Mr. MacWilliam:** Can you give any reasons as to why it was not extended beyond that date?

**Mr. Lawless:** We felt that by extending it the extra six months we were going to be able to look after more people than originally intended, and we felt that we had fully discharged any obligation we had on that basis. When do you stop extending?

[Translation]

1984-1985 quand, après avoir augmenté notre endettement, nous n'avions pas les recettes suffisantes pour payer les intérêts sur notre dette. Ce serait mortel pour nous que de nous retrouver dans cette même situation. En outre, nous ne serions plus en mesure de lever des capitaux sur les marchés financiers. Ce que vous avez devant vous, ce sont des prévisions. Nous n'allons peut-être pas réussir à réduire notre endettement tel que le prévoit le plan si jamais il y avait récession, mais au moins nous ne voulons pas augmenter notre endettement.

**M. MacWilliam (Okanagan—Shuswap):** Monsieur Lawless, j'aimerais revenir à ce que vous avez dit au sujet de la fermeture et de la vente de Route Canada. À l'époque où M. Crosbie était ministre des Transports, il s'était engagé à respecter les dispositions d'une entente spéciale qui visait environ 162 employés auxquels la fermeture de cette entreprise portait préjudice. L'entente aurait apparemment été conclue au mois de décembre 1987 et a été maintenue jusqu'en septembre 1988. Donc, elle a été en vigueur environ un an.

J'aimerais tout d'abord vous demander pourquoi cet accord a pris fin et deuxièmement, pourquoi on n'y adhère plus.

**M. Lawless:** Je ne connais pas l'accord dont parle le député. Peut-être pourriez-vous me donner plus de détails afin que je puisse vous répondre.

**M. MacWilliam:** Je n'ai pas les détails de l'accord, mais il s'agissait semble-t-il, d'un accord entre le ministre et l'entreprise. Il visait tout particulièrement 162 employés visés par la fermeture. Un instant.

**Le président:** Lorsque le ministre reviendra, monsieur MacWilliam, peut-être pourrions-nous le prévenir que vous allez lui poser cette question.

**M. MacWilliam:** Essentiellement, monsieur Lawless, essentiellement le même accord que celui que mentionnait M. Wood.

**M. Lawless:** Je pense que le député veut parler des employés que la nouvelle compagnie a commencé à congédier après que notre entente avec la compagnie ait pris fin. En effet, nous avons convenu d'être responsable de tous les employés en sus des 1,600. Nous avons convenu que l'accord prendrait fin le 1<sup>er</sup> juin. Nous l'avons prolongé jusqu'au mois de décembre, et c'est tout.

**M. MacWilliam:** Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous n'avez pas prolongé l'accord après cette date?

**M. Lawless:** Nous avons jugé qu'en prolongeant la durée de l'accord de six mois, nous étions en mesure d'aider un plus grand nombre d'employés que prévus à l'origine, et nous estimions nous être acquittés ainsi de nos obligations. Quand ces prolongations prennent-elles fin?



*[Texte]*

**Mr. MacWilliam:** As the other member had indicated, do you not feel that there is some degree of moral obligation in terms of ensuring a facilitation of the difficulties for those employees affected?

**Mr. Lawless:** As I responded to the other member, we feel very good about the fact that we discharged our obligations to the fullest in this kind of a transaction. While I have the utmost sympathy, as a long-term employee myself, for people who find themselves in those circumstances, the business decision was made to sell the corporation and we had arranged to discharge our responsibilities and accountabilities within the framework of that agreement. We have done that—and we have done it in spades—and we just cannot continue to have an obligation that goes on forever.

**Mr. MacWilliam:** I wonder if Canadian National would be prepared to provide for the transportation committee a copy of the sale agreement.

**Mr. Lawless:** That is a private document between Canadian National and the owner and we would not be prepared to do that.

**Mr. MacWilliam:** I want to move on to a comment you made in your statement earlier; as well, it is in the annual report. That is regarding the decreased revenues as a result of increased competition under the National Transportation Act, 1987. My question takes basically three points.

I would like you to elaborate a bit on where you feel the increased competition is coming from. Secondly, I would like you to comment on what effect you feel a full deregulation of the transport industry would have on the profit structure of CN. Thirdly, I wonder if you have any comments about the incursion of major U.S. carriers into the Canadian transport market and the effect that would have on rail transport in Canada.

**Mr. Lawless:** To respond to that question first of all with respect to decreased revenues, it is no secret what is happening here. The transportation industry in Canada is engaging in one of the fiercest competitions we have ever had. Most of the decline in revenues is as a result of competition coming from the trucking industry. They are getting bigger; they are getting better; and they are after the same freight as the railways are after.

• 1155

Insofar as their competition is concerned, it is a very, very difficult time to get market share and it is very difficult to increase your volumes. Of course that is not the only reason there is a decrease in revenue. There was a decrease in revenue, for instance, in 1989 because the business is not there. There is a very, very big fall-off in freight traffic. It does not matter what commodities you are looking at—and grain is a good example—there is a lot less moving in 1989 than there was in 1988.

*[Traduction]*

**M. MacWilliam:** Comme vous le demandait l'autre député, ne pensez-vous pas que vous avez une certaine obligation morale de vous assurer que vous facilitez les choses pour les employés touchés?

**M. Lawless:** Comme je l'ai dit en réponse à l'autre député, nous sommes persuadés que nous nous sommes acquittés pleinement de nos obligations. Bien que, ayant été employé moi-même assez longtemps, j'éprouve beaucoup de sympathie pour ceux qui se retrouvent dans ces circonstances, la décision a été prise de vendre la compagnie, nous avons pris les dispositions nécessaires pour nous acquitter de nos obligations dans le cadre de cet accord. Nous l'avons fait, et amplement—et nous ne pouvons pas continuer à assumer cette responsabilité à tout jamais.

**M. MacWilliam:** Seriez-vous disposé à fournir aux membres du Comité des Transports copie du contrat de vente?

**M. Lawless:** Il s'agit d'un document confidentiel qui lie le Canadien National et le propriétaire, et nous ne sommes pas prêts à le divulguer.

**M. MacWilliam:** J'aimerais revenir à quelque chose que vous avez dit précédemment; en outre, on peut le lire dans votre rapport annuel. C'est au sujet de la réduction des revenus à la suite d'une augmentation de la concurrence après l'adoption de la Loi nationale des transports en 1987. Ma question comporte trois volets.

Pourriez-vous nous expliquer d'une façon un peu plus détaillée d'où vient cette concurrence accrue. Deuxièmement, j'aimerais que vous nous disiez quelle serait l'incidence de la déréglementation complète du secteur des transports sur les bénéfices du CN. Troisièmement, je me demande ce que vous pensez de l'incursion des principaux transporteurs américains sur le marché canadien et quelle sera l'incidence de leur présence sur le transport ferroviaire au Canada.

**M. Lawless:** Pour répondre d'abord à votre question de la diminution des revenus, cela n'a rien de surprenant. L'industrie des transports au Canada connaît une période de vive concurrence. La presque totalité de la diminution des recettes est attribuable à la concurrence que nous fait l'industrie du camionnage. Ce secteur prend de l'ampleur; il s'améliore et il cherche à transporter la même marchandise que les chemins de fer.

Sur le plan de la concurrence, il est extrêmement difficile en ce moment d'obtenir une part du marché et d'augmenter les volumes. Évidemment, ce n'est pas l'unique raison qui explique la diminution des revenus. Par exemple, en 1989, les revenus ont diminué parce que le chiffre d'affaire ne peut pas augmenter. Il y a une très grande diminution du transport des marchandises. Peu importe les produits—mais les céréales en sont un bon exemple—il y a beaucoup moins de transport en 1989 qu'en 1988.

[Text]

Therefore, those two things are combining to provide a much lower revenue base. That is not new to the transportation industry. We ride a roller-coaster all the time. One of the things we try to do as a corporation is insulate ourselves from those troughs as much as we can. That is why we are so insistent on bringing our cost base down.

As for further decreases in revenues that might result as a result of full deregulation, it is too early to tell. This is only a year and a half now of the new National Transportation Act. It is not full deregulation yet, because of some of the constraints that are still there on the railways and that are not there on the competition. I am referring to the 4% mileage restriction. I am referring to competitive access. I am referring to switching limits. Those things are yet to be determined—the impact they might have on our industry—but if they are fully applied, I think they would be negative as opposed to positive.

As far as our competition in the United States is concerned, they are a fully deregulated industry and they have the opportunities to come into Canada and get business on a different basis from ours. We are seeing some of that already in some of the areas where companies like Conrail, Burlington Northern, have trackage in Canada.

We are still very much in the learning curve here. When the Stagger Act was implemented in 1980 in the United States, it took three or four years before the full impact was felt and the railways themselves were able to take full advantage of the new deregulation. I think the same thing is going to happen here.

**Mr. MacWilliam:** Again going back to your relationship with CN and your new responsibilities as head of VIA, I wonder, in light of the fact that VIA is obviously going to undergo some substantial cuts, if you would be prepared to give your commitment to this committee that those employees who may be terminated as a result of the cut-backs to VIA Rail could, wherever possible, be re-employed through CN, so as absolutely to minimize the impact in job loss.

**Mr. Lawless:** That is already protected to a degree in the agreements in place with our various unions. They are the same unions in VIA as they are in Canadian National, and there are in some cases reciprocal rights that allow these people to come back into Canadian National. This is particularly true in some of the train service employees. With the down-sizing processes we are going through, and the fragile nature of the business we have, I certainly could not give a commitment that anybody affected in VIA would find a home in Canadian National.

**The Chairman:** On this question of your appearance on Tuesday, Mr. Lawless, you may have problems. You may have a conflict. If you do, then tell us. But if I were sitting in the opposition, sitting in the chair, sitting in the

[Translation]

Par conséquent, ces deux éléments s'associent et entraînent une base de recettes beaucoup plus faible. Rien de nouveau dans l'industrie des transports. Nous connaissons constamment des hauts et des bas. Nous essayons notamment de nous prémunir contre les bas, dans toute la mesure du possible. C'est pourquoi nous tenons tant à réduire nos dépenses.

Quant à une diminution future des recettes à la suite de la pleine dérèglementation, il est encore trop tôt pour en parler. Cela ne fait qu'un an et demi maintenant que nous avons la nouvelle Loi nationale sur les transports. Nous ne connaissons pas encore la pleine dérèglementation, puisque les chemins de fer sont toujours assujettis à une certaine contrainte que la concurrence ne connaît pas. Je songe à la restriction du millage de 4 p. 100. Je songe à l'accès concurrentiel. Je songe aux limites d'aiguillage. Tous ces aspects restent à déterminer—leur incidence sur notre industrie—mais je pense qu'ils auront une incidence négative et non positive lorsqu'ils seront pleinement en vigueur.

En ce qui concerne la concurrence qui nous vient des États-Unis, l'industrie américaine n'est plus du tout réglementée; par conséquent les Américains peuvent venir au Canada et faire des affaires en se fondant sur une base différente. Nous le voyons déjà dans certaines régions où les compagnies de chemins de fer comme Conrail et Burlington Northern ont des voies au Canada.

Nous en sommes encore à nos balbutiements dans ce domaine. Lorsque la loi Stagger a été adoptée en 1980 aux États-Unis, il a fallu trois ou quatre ans avant qu'elle ne se fasse pleinement sentir et que les compagnies de chemin de fer puissent profiter de la dérèglementation. Je pense que la même chose va se produire ici.

**M. MacWilliam:** Pour revenir à vos liens avec le CN et vos nouvelles responsabilités comme PDG de VIA, pourriez-vous nous dire puisque des réductions considérables vont avoir lieu chez VIA si vous êtes prêt à vous engager ici à ce que les employés qui perdraient leur emploi chez VIA à la suite de ces réductions seront si possible rembauchés par le CN afin de réduire le plus possible les pertes d'emploi.

**M. Lawless:** C'est déjà prévu jusqu'à un certain point dans nos conventions collectives avec les divers syndicats. On retrouve les mêmes syndicats chez VIA qu'au Canadien National et dans certains cas, la réciprocité est prévue afin de permettre à ces employés de revenir au Canadien National. C'est tout particulièrement le cas de certains employés préposés au service voyageur. Toutefois, à cause du processus de réduction que nous avons instauré et de la nature fragile de l'industrie, je ne pourrais certainement pas m'engager à reprendre au Canadien national tout employé qui perdrait son emploi chez VIA.

**Le président:** Au sujet de votre comparution mardi, monsieur Lawless, ce sera peut-être difficile. Vous avez peut-être quelque chose à faire. Si c'est le cas, prévenez-nous. Mais si j'étais député de l'opposition, si j'étais



[Texte]

government, I would think it was incumbent upon the chief executive officer and president to appear with the chairman of the VIA operation, which is so topical and so controversial and has the interest of all members. We are not just dealing with the annual report, as you are fully aware. We are dealing with the estimates; and the estimates, as I said earlier, have a very definite cut, and it is only proper to ask the chief executive officer how he is going to operate a railway, and other questions that flow therefrom. So what is your timetable on Tuesday?

• 1200

**Mr. Lawless:** I am glad you brought this up because I wanted to come back to it myself. On the day that has been set for Via to appear, I am not available. I have other commitments that I cannot break.

There are two things. First, it is the 1988 report that is going to be discussed, I assume. I had nothing to do with that.

**The Chairman:** And the estimates.

**Mr. Lawless:** And the estimates. The future is going to depend entirely on whatever plan is put together and presented to the minister. I am not defending that, other than stating it as a fact. It was for those reasons I was not intending to appear, but of course a date is now determined when I cannot appear.

**The Chairman:** Depending on what happens on Tuesday, certainly I understand your problem. You will not be able give us the plan that you are going to give to the minister, but certainly members will be quite entitled to ask for the criteria on which you will define your plan and different elements of the plan.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, in the interests of having a good session, given that we are doing the annual report, and as the chairman properly points out, more importantly the estimates, this committee, I think, would be disposed to meet another day if it would mean that Mr. Lawless could appear with VIA Rail.

I wonder if we could arrange that you, Mr. Chairman, and Mr. Lawless, initiate a discussion after this meeting to find an appropriate day.

**The Chairman:** I think I certainly have the consensus of the committee. As the Chair, I will explore another opportunity. Let us see what happens.

**Mr. Tobin:** Can we ask what his attitude is? Would he be willing to appear?

**The Chairman:** His attitude is always positive to this committee, Mr. Tobin—

**Mr. Lawless:** Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

président, si j'étais député de gouvernement, je pense que j'estimerai qu'il revient au président directeur général de comparaître avec le président de VIA, dont les activités sont l'ordre du jour, sont très controversées et intéressent tous les députés. Comme vous le savez très bien, nous n'allons pas seulement examiner le rapport annuel. Nous allons examiner le budget des dépenses; or comme je l'ai dit précédemment, ce budget des dépenses prévoit une réduction très nette, et il me semble particulièrement approprié de demander au PDG comment il va exploiter un chemin de fer dans ces conditions. Donc que faites-vous mardi?

**M. Lawless:** Je suis heureux que vous ayez soulevé cela, car je voulais y revenir moi-même. Je ne serai pas disponible le jour où VIA doit témoigner devant vous. J'ai d'autres engagements auxquels je ne peux me dérober.

Quoi qu'il en soit, je crois qu'il y aura deux sujets à l'ordre du jour. D'abord, le rapport de 1988, tout au moins c'est ce que je suppose. Or je n'ai rien à voir avec ce document.

**Le président:** Il y a aussi les prévisions budgétaires.

**M. Lawless:** Oui, les prévisions budgétaires. L'avenir dépend tout à fait des projets de dépenses soumis au ministre. Ce n'est pas que je sois nécessairement d'accord avec cela, c'est tout simplement ainsi qu'on procède. C'est aussi pour ces raisons que je n'avais pas l'intention de venir témoigner, mais de toute façon, comme je l'ai déjà dit, j'ai d'autres engagements à la date prévue.

**Le président:** Je comprends votre situation. Vous ne serez donc pas en mesure de nous communiquer le projet que vous allez soumettre au ministre, mais nos membres auront certainement le droit de vous demander sur quoi vous avez fondé vos choix et les divers aspects du document.

**M. Tobin:** Monsieur le président, étant donné que nous nous penchons sur le rapport annuel et sur les prévisions budgétaires, ce qui est encore plus important, selon vos propres paroles, je crois que nous serions disposés à nous réunir à une autre date. Cela permettrait à M. Lawless de témoigner en même temps que les représentants de VIA Rail, et aux membres de notre comité de faire du bon travail.

Est-ce que vous et M. Lawless pourriez en discuter à la fin de cette réunion?

**Le président:** Je crois que le Comité me donnera certainement son appui à cet égard. Je m'engage donc à chercher une autre date qui nous convienne. Voyons voir.

**M. Tobin:** Pouvons-nous savoir ce que M. Lawless en pense? Sera-t-il disposé à venir témoigner?

**Le président:** Son attitude a toujours été favorable à notre comité, monsieur Tobin. . .

**M. Lawless:** Merci, monsieur le président.



[Text]

**The Chairman:** —and I am sure it will continue to be. I do not give a gosh-darn what his attitude is, in a sense, but it has always been positive. We will work it out.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I will tell you why I am asking.

**The Chairman:** We will work it out.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I will tell you why I am asking the question. What I have not heard from Mr. Lawless, and what I hope Mr. Lawless is expressing explicitly, is that he cannot appear on the Tuesday, but if another day could be found he would appear. Is that what we hear?

**Mr. Lawless:** I certainly cannot appear on Tuesday for the reasons that I outlined before—

**The Chairman:** He does not think he—

**Mr. Tobin:** Let him finish. I think he is telling us he will not appear any other time either.

**The Chairman:** I do not care what he tells us. We can call him.

**Mr. Tobin:** I know that, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We are on the same side on this, Mr. Tobin. We can work it out. He has told us in pretty direct language that he does not think his appearance will produce that much information because almost all the questions will go into the report to the minister, and for part of that he is most likely going to be right. But there will be other questions dealing very directly with VIA, on estimates, that I think will be very open, and that the chairman of the board will not answer. We will have the farce of Mr. Hanigan on Tuesday, and he is going to say “Well, that is an operating matter”. We are not going to play ping-pong.

**Mr. Tobin:** I want to give notice, Mr. Chairman, that if the Chair and Mr. Lawless can work out an appearance at another time, that is fine. But the committee does have the right within 25 sitting days to call Mr. Lawless on his appointment. I think the committee would have to consider exercising that option. That is why I did not raise this initially. I sent a note privately to Mr. Lawless. I talked to you privately. I am not interested in confrontation; I am interested in testimony. If it cannot be worked out, it will happen one way or another.

**The Chairman:** Before you came to the room this morning, Mr. Tobin, when Mr. Benjamin opened up the questioning I stated as *obiter dictum* that I was amazed the opposition had not asked to examine him on his new post.

**Mr. Tobin:** Just give him notice, Mr. Chairman.

[Translation]

**Le président:** ... et je suis sûr qu'elle continuera à l'être. Dans un sens, son attitude ne m'importe pas du tout, mais je précise qu'elle a toujours été positive. Nous arriverons donc à nous entendre.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais vous dire pourquoi j'ai demandé une telle chose.

**Le président:** Nous arriverons à nous entendre.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je vais vous dire pourquoi j'ai demandé une telle chose. Je n'ai pas entendu M. Lawless nous dire explicitement qu'il ne pourrait pas venir à une autre date à part mardi. Est-ce bien cela?

**M. Lawless:** Je ne puis certainement pas venir mardi pour les raisons que je vous ai précisées. . .

**Le président:** Il ne pense pas que. . .

**M. Tobin:** Laissez-le terminer. Je pense qu'il va aussi nous dire qu'il ne témoignera pas non plus à une date ultérieure.

**Le président:** Cela ne m'importe pas. Nous pouvons toujours le convoquer.

**M. Tobin:** Je le sais, monsieur le président.

**Le président:** Nous sommes du même avis là-dessus, monsieur Tobin. Nous pouvons nous entendre. Il nous a dit sans biaiser qu'à son avis, son témoignage nous sera pas très utile puisque la plupart des questions porteront sur le rapport présenté au ministre, et il a probablement raison. Cela dit, on posera vraisemblablement aussi des questions portant directement sur les prévisions budgétaires de VIA, or le président du conseil d'administration n'y répondra pas. Mardi prochain, M. Hanigan va tout simplement nous dire qu'il s'agit de questions de régie interne. Eh bien, nous n'allons pas jouer à ce jeu-là, participer à cette farce.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je vous rappelle que si vous et M. Lawless pouvez vous entendre sur une autre date, cela me conviendra tout à fait. Cependant, n'oublions pas que le Comité dispose de 25 jours de session pour convoquer M. Lawless à une autre date que celle d'abord prévue. Je pense qu'il faudra recourir à un tel moyen le cas échéant. C'est d'ailleurs pourquoi je n'avais pas d'abord soulevé la question. J'ai envoyé une note à M. Lawless, et je vous ai parlé en privé. Les affrontements ne m'intéressent pas, mais je tiens à entendre des témoignages. Si on ne peut les obtenir d'une manière, il faudra recourir à d'autres moyens.

**Le président:** Avant votre arrivée ce matin, monsieur Tobin, pendant le tour de M. Benjamin, j'ai dit en passant être étonné que l'opposition n'ait pas demandé de l'interroger au sujet de ses nouvelles fonctions.

**M. Tobin:** Contentez-vous de lui servir un avis, monsieur le président.

[Texte]

**The Chairman:** We have not done it yet to anybody and I really thought, in view of this situation, it might have been an interesting thing to do.

**Mr. Tobin:** I know Mr. Lawless is a reasonable man and I am counting upon him to be reasonable again.

**The Chairman:** We may be able to cover it another way. We will be in touch.

**Mr. Lawless:** I will be glad to sit down with you, sir.

**The Chairman:** We understand about Tuesday and we will see how that goes.

**Mr. Dorin (Edmonton Northwest):** I have a two-pronged question. You said earlier that you are not recession-proof and you try to insulate yourself from certain difficulties, but obviously one thing that does continue, recession or no recession, is interest payments on the debt. That is a problem for the federal government and also a problem for you, and I appreciate the lengths you have gone to to reduce the debt.

• 1205

I notice on page 25 a fairly lengthy list of consolidated companies attached to CN, and I am wondering, first, if there are any candidates in that group that might still be available for disposal and if the proceeds therefor are available for reducing some of the debt. The second prong of the question is that I notice on page 36, where you list the long-term debt, you have some outstanding issues, most of them in the United States, that bear quite high interest rates. Even by today's level, which everybody thinks is high, they are in the range of 14%, 15% and 16% United States.

That is a two-pronged question, but I am wondering if you could come up with some revenue by selling off some assets and maybe get yourself out from under a 16% interest burden.

**Mr. Lawless:** To answer the first part of your question with respect to the companies and the list of companies that is there and the possibility of disposing of some of those companies, I will deal with that. I am going to ask Mr. Masse to indicate to you what we have done about this high-coupon debt that we have with respect to our United States debt. It is a very real concern.

Most of the companies are listed here on the basis that some of them are operating companies and some of them are not operating companies, and there are one or two candidates still there for possible divestiture at some point in time. I refer specifically to a company like CN Exploration, which is the oil and gas exploration company we own in western Canada. We are looking at that, and we will decide at some point whether it is appropriate to divest ourselves of that company. Naturally we are going to do that when the time is right, and we have convinced ourselves at the moment that the time is

[Traduction]

**Le président:** Nous n'avons pas encore recouru à ce moyen, et je me suis dit que compte tenu de la situation, ce serait peut-être intéressant.

**M. Tobin:** Je n'ignore pas que M. Lawless est raisonnable, et je m'attends à ce qu'il fasse encore preuve de cette qualité.

**Le président:** Nous pourrions peut-être résoudre le problème autrement. Nous resterons en contact.

**M. Lawless:** Je reviendrai volontiers témoigner, monsieur le président.

**Le président:** Nous comprenons vos raisons au sujet de mardi et nous verrons comment se passent les choses.

**M. Dorin (Edmonton-Nord-Ouest):** J'ai une question à deux volets. Vous avez dit plus tôt que vous subissez vous aussi le contrecoup de la récession, même si vous essayez d'éviter certaines difficultés, mais qu'il y ait une récession ou non, il y a une chose à laquelle vous ne pouvez échapper, ce sont les paiements d'intérêt sur la dette. C'est un problème pour le gouvernement fédéral en entier autant que pour vous, et j'apprécie les mesures que vous avez prises pour le résoudre.

A la page 25, on peut voir une assez longue liste de compagnies consolidées appartenant au CN, et je me demande si on ne pourrait pas se défaire de certaines d'entre elles pour appliquer le profit de la vente à la réduction de la dette. Par ailleurs, à la page 36, sous la rubrique «Dette à long terme», on observe que certains des titres et effets, dont la plupart sont payables aux États-Unis, ont des intérêts très élevés. Même compte tenu du niveau actuel très élevé, ces titres portent des intérêts de 14 p. 100, 15 p. 100 et 16 p. 100 aux États-Unis.

Ma question est double. Ne pourriez-vous pas vendre certains de vos avoirs et utiliser le produit de cette transaction de façon à payer moins d'intérêts à 16 p. 100?

**M. Lawless:** J'aimerais d'abord répondre à la première partie de votre question au sujet des compagnies consolidées dont nous pourrions peut-être nous départir. Ensuite, je demanderais à M. Masse de vous dire ce que nous avons fait dans le cas de nos dettes à intérêt très élevé qui doivent être remboursées aux États-Unis. Cette question nous préoccupe beaucoup.

Parmi la plupart des entreprises qui figurent dans le rapport, certaines sont en exploitation, d'autres ne le sont pas, et nous envisageons peut-être nous défaire d'une ou deux d'entre elles. Je pense plus précisément à une société comme CN Exploration, qui s'occupe de prospection pétrolière et gazière dans l'Ouest canadien. Nous envisageons de la vendre, mais nous devons encore en discuter. Nous ne le ferons que lorsque le moment sera propice, ce qui n'est pas le cas maintenant, et ce, pour bien des raisons, dont le prix du pétrole.



[Text]

not right for many reasons, some of which you would know when you think about oil prices.

The other companies such as the Grand Trunk and the three railways we own in the United States are very much an integral part of our network at the moment, and until that situation changes from what it is now, we will probably keep those companies as our reach into the United States, particularly with free trade coming on.

The majority of the other companies are probably more associated with the kind of business we are in. I am thinking about Canac, our consulting arm. We are in 20 countries around the world, and our expertise is tapped on a consistent basis, whether it be in telecommunications, railways or whatever in the transportation business, and that is the way we can provide that expertise without giving it away. So we run that consulting company on that basis.

There is always a question about the CN Tower. I am asked about every week if CN is going to sell the tower, and my answer has been so far that the CN Tower is not for sale.

**Mr. Benjamin:** I hope not. We make good money on it.

**Mr. Lawless:** The member says we make good money on it. Thank God we are at least making a profit on it after 10 or 15 years of not making a profit. But it has turned into a symbol of Canadian National. It is 24-hours-a-day, 7-days-a-week advertising, and we do not have that up for sale at the moment.

Not too many more candidates would be applicable as far as divestitures are concerned, other than the ones I have mentioned. But one way we will continue to attack that debt level is through that kind of process.

As far as the debt itself is concerned, Mr. Masse can speak to that.

**Mr. Masse:** Mr. Chairman, as Mr. Lawless indicated earlier, all the cash we obtained last year from the sale of assets was used to reduce the United States debt, and we have addressed this high-coupon United States debt in two manners.

The cash was used to buy the bonds on the open market to the extent that people agreed to make transactions on the basis of the then financial market conditions. For those bonds that we could not obtain on acceptable terms, we performed what we call an insubstance defeasance. On page 36 of the annual report, you will find that \$193.7 million has been defeased. That also relates to U.S. debt. We put the money in a trust company. That then meets the obligation of both principal and interest payments and for all practical purposes that debt has been eliminated from the balance sheets.

[Translation]

Les autres entreprises, comme celles du Grand Tronc et les trois chemins de fer, que nous possédons aux États-Unis sont très bien intégrées à notre réseau actuel, et à moins que la situation n'évolue, nous allons probablement les conserver car elles nous donnent un accès aux États-Unis, surtout compte tenu du libre-échange.

La plupart des autres compagnies sont probablement plus liées aux activités que nous effectuons nous-mêmes. Je songe à Canac, par exemple, qui constitue notre service d'experts-conseils. Nous sommes implantés dans 20 pays, et on fait constamment appel à nos connaissances, que ce soit dans le domaine des télécommunications, des chemins de fer ou des transports, et cette entreprise nous permet de donner des conseils contre paiement. C'est ainsi que nous fonctionnons.

Il y a toujours la tour du CN. On me demande quasiment toutes les semaines si le CN va vendre la tour, et jusqu'à maintenant, j'ai répondu non.

**M. Benjamin:** Je l'espère bien. Elle est très rentable.

**M. Lawless:** M. Benjamin nous dit qu'elle est très rentable. Eh bien, grâce à Dieu, elle est enfin rentable après dix ou quinze ans d'exploitation déficitaire. Elle s'est enfin transformée en symbole du Canadien National. Elle constitue une réclame permanente et toujours présente de notre entreprise, et elle n'est donc pas à vendre pour le moment.

Il n'y a pas beaucoup d'autres sociétés que nous pourrions vendre à part celles que j'ai nommées. Mais c'est de cette façon que nous continuerons à nous attaquer à la dette.

A ce dernier sujet, je vais demander à M. Masse de bien vouloir poursuivre.

**M. Masse:** Monsieur le président, ainsi que M. Lawless l'a indiqué un peu plus tôt, tout l'argent que nous avons obtenu l'année dernière en vendant des avoirs a servi à réduire les dettes à intérêt très élevé que nous avons aux États-Unis, et ce, de deux façons.

Cet argent a servi à acheter des obligations lorsque le marché financier nous paraissait favorable. Dans les cas où le marché obligataire ne nous offrait pas de conditions acceptables, nous avons procédé à ce qu'on appelle une extinction en substance d'éléments de la dette à long terme. A la page 36 du rapport annuel, on verra qu'on a disposé de 193,7\$ millions de dollars de cette façon. Cela s'applique également à la dette des États-Unis. Nous avons versé les fonds dans une société de fiducie. De cette façon, nous pouvons faire face aux paiements de principal et d'intérêt et, à toutes fins utiles, la dette a été rayée des bilans.

**A witness:** It is prepaying our debt, really.

**Un témoin:** En fait, vous remboursez votre dette.



[Texte]

**Mr. Masse:** In total, we have reduced our debt by \$791 million through that process on the U.S. side of things, and we have reduced the interest payments thereof by an amount of \$107 million per year on that financial operation.

**Mr. Crosby (Halifax West):** Mr. Lawless, in your remarks you made a reference to the port of Halifax. We are, of course, all pleased in the Halifax area that the port has been steadily increasing its traffic. As you also know, there is a concern that the port traffic is a captive of CN Rail. You have the only rail service to the port and your rates can be a big factor in what traffic utilizes the port of Halifax. That extends to a number of things. I want to ask you about the impact of the At and East rate. I do not expect you to answer it, but I eventually want to get the information.

In the port of Halifax we have a grain elevator, as you know, and it is serviced to a degree by Canadian National. It is also served by water transportation, which may be in jeopardy as a result of the termination of the At and East rate. My question really concerns the impact on the grain elevator, its continued use and utilization, and indeed its existence. I just want to put my question this way: has Canadian National done any impact study on the effect of termination of the At and East rate on the port of Halifax, particularly on grain transportation and the elevator?

**Mr. Lawless:** We have not done an impact study that has focused on the port of Halifax. We have looked at the impact on the corporation. As you know, the At and East will finish on July 1.

**The Chairman:** There has to be a bill first.

**Mr. Lawless:** It is scheduled, I guess, for July 1.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Lawless:** I think that is right.

**The Chairman:** This time we are both right. Carry on.

**Mr. Lawless:** Certainly it is going to mean that the traffic that was moving under that subsidy is going to move on a rate that reflects the cost of moving that traffic, and we do not know yet how that is going to shake down. One of the problems we are going to be facing is that Canadian National is not allowed to charge non-compensatory rates. If the traffic is going to move by rail, it has to move under a compensatory rate, and the compensatory rate was subsidized by the At and East subsidy. As the subsidy is no longer going to be there, we are going to find that shippers are going to have take a step back and say: what is the best way to get this grain—or whatever it is—through the system? We are going to do

[Traduction]

**M. Masse:** Au total, nous avons réduit notre dette de 791 millions de dollars grâce à ce mécanisme du côté américain, et nous avons diminué les paiements d'intérêt de 107 millions de dollars par an pour ce qui est de cette opération financière.

**M. Crosby (Halifax-Ouest):** Monsieur Lawless, au cours de votre exposé, vous avez parlé du port de Halifax. Dans la région de Halifax, nous nous réjouissons tous de voir que les activités du port augmentent régulièrement. Comme vous le savez, certains craignent que le trafic portuaire ne représente un marché captif de CN Rail. Vous possédez le seul service ferroviaire à destination du port et vos tarifs peuvent représenter un facteur crucial dans la détermination des marchandises qui transitent par le port de Halifax. Cela s'applique à diverses choses. Je voudrais vous poser une question au sujet de l'incidence du tarif de l'Atlantique et de l'Est. Je n'espère pas une réponse immédiate, mais j'espère obtenir un jour ou l'autre ce renseignement.

Dans le port de Halifax, il y a un élévateur à grains, comme vous le savez, qui est desservi dans une certaine mesure par le Canadien National. Il est également desservi par bateau, ce qui risque d'être remis en question si le tarif de l'Atlantique et de l'Est est supprimé. Ma question porte sur les répercussions que la suppression du tarif aura sur l'élévateur, son utilisation future et même son existence. Voici ma question: Le Canadien National a-t-il effectué des études d'impact pour évaluer l'incidence que la suppression du tarif de l'Atlantique et de l'Est aura sur le port de Halifax, et surtout sur le transport des céréales et le fonctionnement de l'élévateur?

**M. Lawless:** Nous n'avons pas fait d'études d'impact portant précisément sur le port de Halifax. Nous avons examiné les répercussions pour la société. Comme vous le savez, ce tarif doit être supprimé à compter du 1<sup>er</sup> juillet.

**Le président:** Il faut d'abord qu'un projet de loi soit proposé.

**M. Lawless:** Il est prévu, je suppose, pour le 1<sup>er</sup> juillet.

**Le président:** En effet.

**M. Lawless:** Je pense que c'est exact.

**Le président:** Cette fois-ci, nous avons tous les deux raison. Poursuivez.

**M. Lawless:** À la suite de cette mesure, il va sans dire que les marchandises qui étaient acheminées en vertu de ce tarif subventionné seront assujetties à un tarif plus réaliste, et nous ne savons pas encore quelles en seront les répercussions. Nous allons nous heurter à un problème du fait que le Canadien National n'est pas autorisé à imposer des taux non compensatoires. Si le trafic est acheminé par chemin de fer, il doit faire l'objet d'un tarif compensatoire, et celui-ci était subventionné en vertu de l'ancien système. Comme la subvention n'existera plus, nous allons constater que les expéditeurs seront obligés de réfléchir en se demandant quelle est la meilleure façon d'acheminer les céréales—ou autres marchandises—dans

[Text]

our best to set a rate level that can move the traffic by rail, but it is not going to be that easy.

**Mr. Crosby:** Are we talking about the traffic that is now moving only by rail or the traffic that is now moving by water?

**Mr. Lawless:** There is a possibility, Mr. Chairman, that this traffic can move over Thunder Bay. We would find ourselves moving the traffic to Thunder Bay and then it would come in by boat through the Seaway. That is one of the options. I am sure it will be looked at because, try as hard as we do, we usually cannot beat the water rates.

**Mr. Crosby:** Yes. You have a confidential rate for flour or other shipments to the elevator, do you?

**Mr. Lawless:** We will negotiate confidential rates with whomever we can negotiate a contract, and we will certainly try to do that in this instance. But the problem is, the traffic moved that way because it was subsidized. It is no longer going to be subsidized, so the shipper is going to have to make some other decisions.

• 1215

**Mr. Crosby:** I would just be content with the assurance that Canadian National is looking very closely at this matter and will make known the developments as they occur.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, we certainly are looking hard at it. We are aware of the difficulties here.

Mr. Sturgess might want to make a comment. It is his responsibility to look after this, and I am sure he has a comment to make.

**The Chairman:** I am glad Mr. Crosby is here to ask these questions, because at the right time I was going to ask some questions myself. Having the farm community, I am obviously very interested in the subject, and I would suggest the farm community is even more affected than perhaps some of the stevedores in Mr. Crosby's backyard.

**Mr. Crosby:** Before you respond, just let me make this comment. What I fear, and I am sure Mr. Nowlan and others fear, is that you will not act with foresight on this issue and that we will have the problem of the threat to close the grain elevator and all the spin-off difficulties that will create. Therefore, I hope you are going to look at this beforehand and see what arrangements can be made so that the elevator will maintain its level of operation and its existence will be assured.

**Mr. Sturgess:** I was simply going to add that while we have the vehicle of making confidential rates, they still have to be compensatory under the law.

[Translation]

le système. Nous ferons tout notre possible pour fixer un tarif de transport ferroviaire adéquat, mais ce ne sera pas une tâche facile.

**M. Crosby:** Est-ce que vous parlez du trafic qui est actuellement acheminé uniquement par chemin de fer ou également des marchandises transportées par bateau?

**M. Lawless:** Il est possible, monsieur le président, que ces marchandises passent pas Thunder Bay. Nous acheminerions donc les marchandises jusqu'à Thunder Bay, d'où elles seraient transportées par navire sur la Voie maritime. C'est l'une des possibilités. Elle sera certainement envisagée parce que, malgré tous nos efforts, il nous est en général impossible de concurrencer les tarifs de transport maritime.

**M. Crosby:** C'est vrai. Vous appliquez un tarif confidentiel pour le transport de la farine et d'autres marchandises jusqu'à l'élevateur, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Nous négocierons des tarifs confidentiels avec tous les expéditeurs possibles, et nous ferons de notre mieux en l'occurrence. Le problème, toutefois, c'est que les marchandises étaient acheminées de cette façon parce que le transport était subventionné. Comme il ne sera plus subventionné, l'expéditeur devra examiner les autres options qui s'offrent à lui.

**M. Crosby:** Je serais satisfait si vous m'assuriez que le Canadien National étudiera soigneusement la question et nous mettra au courant des faits nouveaux.

**M. Lawless:** Monsieur le président, nous étudions soigneusement la question et nous sommes conscients des difficultés.

Mr. Sturgess veut peut-être faire un commentaire. C'est lui qui a la responsabilité de cette question.

**Le président:** Je suis heureux que M. Crosby soit ici pour poser ces questions, car j'allais le faire moi-même au moment voulu. Comme je représente une région agricole, ce sujet m'intéresse beaucoup. Je crois que les agriculteurs sont encore plus touchés par cette situation que les débardeurs dont M. Crosby nous parlait.

**M. Crosby:** Avant que vous répondiez, j'aimerais faire un commentaire. Je crains, comme M. Nowlan et d'autres, que vous manquiez de prévoyance et que nous risquions d'assister à la fermeture de l'élevateur à grains, avec tous les problèmes qui en découleraient. J'espère que vous en tiendrez compte et que vous envisagerez des mesures qui permettront de continuer à exploiter l'élevateur comme aujourd'hui et, par conséquent, d'en assurer l'existence.

**M. Sturgess:** J'aimerais préciser que les tarifs confidentiels que nous pouvons offrir doivent, en vertu de la loi, nous permettre d'être rentables.



[Texte]

I think the major impact is going to be on the bay ports in Ontario. I do not think you are going to see much of a rail movement continue, despite our best efforts, from the bay ports to either the St. Lawrence or the Atlantic ports. You are instead going to have much more of that business handled through the seaway. Potentially, though, we may be able to get some direct rail movements out of Thunder Bay, and that is what we are working on; that is the most positive thing for us to work on.

**Mr. Lawless:** I can assure the member, Mr. Chairman, that we are going to act with foresight because one of the things we want to do is get traffic on the railway. We do not want to see that already light-density area become lighter density, so we will be working very hard at that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Crosby. Before I receive Mr. Benjamin, we are coming down the home stretch here and I would like the committee to consider a motion to have Mr. Guy St-Julien's question appended to today's *Minutes of Proceedings and Evidence* as part of the record, rather than just having it filed with the clerk. That way it would not get into the record. Are you therefore going to move that, Mr. St-Julien?

**M. St-Julien:** Oui, monsieur le président, j'aimerais que les questions que j'ai déposées, les questions a), b), c), d), e), f), g) et h), soient annexées au compte rendu.

**The Chairman:** We will settle that, yes.

Motion agreed to

**The Chairman:** Mr. Benjamin, you opened, so perhaps you should close at this stage.

Just before we all go, we have had consultations and they are going on even right now. Through the usual co-operation of CN and Mr. Lawless and his staff, they have given the committee three potential options. In the consideration of the Chair there is only one that really we should consider, and that would be 6.30 p.m. next Wednesday, June 21, if we can get this room. The others are Thursday, June 22, in the afternoon and/or evening, and we all know that the House closes on June 22 for St-Jean Baptiste day, so we do not think that would be a very convenient time for some members. The next and last option of the three is Thursday, June 29, which is the day before we get out of here. From previous experience, after having had extended hours and trying to get business done, I do not think that last week is a very good time to have any plans. I really do believe next Wednesday at 6.30 p.m. would be the time.

**An hon. member:** Agreed.

**The Chairman:** Because we like you so much, regardless of the problems you may have, we are going to cancel the VIA meeting on Tuesday. It is the thought of the Chair, after some consultation, that it will be much more informative to have both you and the VIA people who can come Tuesday come at the same time.

[Traduction]

Je crois que ce sont les ports de l'Ontario qui subiront les plus grandes répercussions. Malgré nos efforts, il n'y aura plus beaucoup de circulation ferroviaire entre ces ports et le Saint-Laurent ou les ports de l'Atlantique. Le transport sera maintenant surtout assuré par la Voie maritime. Nous pourrions obtenir des contrats de transport direct à partir de Thunder Bay, et c'est sur cela que portent nos efforts. C'est là que nous aurons les meilleures chances.

**M. Lawless:** Monsieur le président, je peux affirmer aux députés que nous agissons avec prévoyance; ce que nous voulons, c'est l'utilisation optimale des chemins de fer. Nous ne voulons pas que la circulation déjà faible dans cette région diminue. Nous y mettrons beaucoup d'effort.

**Le président:** Merci, monsieur Crosby. Avant de passer à M. Benjamin, j'aimerais vous dire qu'il nous reste peu de temps et que j'aimerais que le comité étudie la motion portant que les questions de M. Guy St-Julien soient annexées au compte rendu plutôt que simplement présentées au greffier. Autrement, elles ne feraient pas partie du compte rendu. Présentez-vous cette motion, monsieur St-Julien?

**Mr. St-Julien:** Yes, Mr. Chairman. I would like my questions, questions a), b), c), d), e), f), g) and h) appended to the record.

**Le président:** C'est ce que nous ferons.

Motion adoptée

**Le président:** Monsieur Benjamin, vous avez posé la première question et vous pourriez poser la dernière.

Mais avant, j'aimerais vous parler des consultations que nous avons eues et que nous avons encore. Avec leur esprit de collaboration habituel, M. Lawless et ses collaborateurs nous offrent trois options. D'après la présidence, il n'y en a qu'une qui devrait être considérée, c'est-à-dire 18h30 mercredi prochain, le 21 juin, si nous pouvons réserver cette salle. Il y a aussi le jeudi 22 juin, en après-midi ou en soirée, mais comme vous le savez, la Chambre s'arrête le 22 juin pour la Saint-Jean Baptiste, et cette date ne conviendra pas à certains députés. Il reste le jeudi 29 juin, c'est-à-dire un jour avant la clôture de la session. D'après mon expérience, la dernière semaine d'une session n'est pas souhaitable parce que les séances sont prolongées afin de régler certaines questions. J'estime que le mieux est de se revoir mercredi prochain à 18h30.

**Une voix:** D'accord.

**Le président:** Comme nous vous aimons bien malgré vos problèmes, nous allons annuler la séance avec VIA de mardi. D'après moi, après consultation, il sera plus productif de recevoir en même temps le CN et les représentants de VIA qui pourront venir mardi.



[Text]

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, we on this side have a problem in that a luncheon of some kind has been planned.

**The Chairman:** It is at 6.30 p.m. What time does it start?

**Mr. Keyes:** At 6.30 p.m.

**The Chairman:** Well, they have given us three options and...

**Mr. Benjamin:** How is Wednesday at 3.30 p.m.?

**The Chairman:** He is going to be flying into Montreal and flying directly, as I understand it, from Montreal to accommodate us. Is this your sort of summer party?

• 1220

**Mr. Benjamin:** He should ride the train.

**An hon. member:** Not if you want him here at 6.30 p.m.

**The Chairman:** Anyway, I have just given you notice. We will try to work something out, but I do believe June 22 is not a very convenient date. We have the minister in the morning, and there is a real question... There may be some problem perhaps on June 21 because I believe that is the day they are honoring Mr. Turner.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I appreciate the knowledge that has been spread around my availability. I think I am available, but I am sure you do not want me here alone. I want to consult with the chairman of VIA and the staff there. I am assuming that they will be available—I cannot be sure, though—and I think it is appropriate that I at least discuss a date and arrange a date with them.

**The Chairman:** We really hope that you can make the arrangement. I understand what you are saying. Let us leave it and we will see what we can work out. I think the more notice we can have the better, and I really am sorry about this Wednesday.

**Mr. Comuzzi:** Mr. Chairman, why do we not just leave it between you and one member from that side and this side to arrange a date that is best suitable to all of us?

With regard to CN Rail, I know that CN has fulfilled its legal obligations and perhaps all of its obligations to its employees in that regard, but there are a few employees who have been adversely affected by the closure of the company that the CN Rail employees went to, Mr. Lawless. I am wondering whether you would, in your good conscience, think about these very few employees who have been affected. I know that the ones who have come into my office are over 50 years old and some of them are having a difficult time finding alternate employment.

I wonder if you would consider asking someone in your personnel department to review those cases on an individual basis. Secondly, would personnel also look into the matter of these employees' pension fund? Would the former employees of CN Rail be included in the indexing process of the pension plan?

[Translation]

**M. Keyes:** Monsieur le président, nous avons un dîner à la même heure.

**Le président:** C'est à 18h30. À quelle heure votre dîner commence-t-il?

**M. Keyes:** À 18h30.

**Le président:** On nous avait présenté trois options...

**M. Benjamin:** Que dites-vous de mercredi à 15h30?

**Le président:** Il se rend en avion à Montréal et en revient, de la même façon pour nous faire plaisir. Est-ce que cela vous amuse de monter en avion?

**M. Benjamin:** Il devrait prendre le train.

**Une voix:** Pas si il veut arriver pour 18 h 30.

**Le président:** De toute façon, je vous ai soumis les dates. Nous allons essayer de trouver une solution mais je crois que le 2 juin n'est pas la meilleure date. Le ministre vient le matin, et il faut se demander... Quant au 21 juin, c'est le jour où il y a une fête en l'honneur de M. Turner.

**M. Lawless:** Monsieur le président, je vous remercie de tenir compte de ma disponibilité. Je crois que je suis disponible à cette date, mais vous ne voulez sans doute pas que je vienne seul. Il faut que je consulte le président de VIA et ses collaborateurs. Je suppose qu'ils seront disponibles bien que je ne puisse en être certain. Il convient donc que j'en discute avec eux pour décider d'une date.

**Le président:** Nous espérons que vous trouverez une solution. Je vous comprends. Restons en là et voyons plus tard comment nous pouvons régler la question. Prévenez-nous le plus tôt possible. Désolé pour ce mercredi.

**M. Comuzzi:** Monsieur le président, pourquoi ne pas laisser à vous-mêmes et à un membre de chaque côté le soin de trouver une date qui convienne à tous?

Pour ce qui est du CN, je sais qu'il a rempli ses obligations juridiques et qu'il a peut-être rempli tous ses devoirs envers ses employés. Je crois savoir que quelques employés ont été touchés par la fermeture de la société qui les avait embauchés après qu'ils aient quitté le CN Rail. J'aimerais que vous pensiez à ces quelques employés défavorisés. Ceux qui se sont présentés à mon bureau ont plus de 50 ans, et il est difficile pour certains d'entre eux de trouver un autre emploi.

Vous pourriez peut-être demander à votre service du personnel de revoir le dossier de chacun d'eux. Ensuite, le personnel pourrait examiner la question de leur régime de retraite. Le régime de retraite de ces anciens employés de CN Rail serait-il indexé comme les autres?

[Texte]

**Mr. Lawless:** I can assure the member that if those people you are talking about are in our 1959 plan, they are included in the pension plan.

**Mr. Comuzzi:** Okay.

**Mr. Lawless:** But I would not want to give the member some false hope here. We have gone over this very exhaustively, as you might expect, and the individuals who are appealing to you have also appealed to me personally and through their unions or other Members of Parliament.

We have really covered this off very exhaustively. While it sounds very callous and hard to say that you will not look at something again, I can assure the member that we have done that and the decision is probably going to be exactly the same as it is now. We will ensure that those pension funds are protected, the indexation situation, but really I think the obligations of the company, the responsibility of the company, the accountability of the company has in this area been discharged to the fullest. While I have the same human sympathy that you have for people who find themselves in this situation, I really do not think we can do anything more than we have done.

**Mr. Comuzzi:** Thank you.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to ask Mr. Lawless several questions regarding branch lines and rail line abandonment. Currently, CN has applications before the NTA for 1,421 miles of abandonment, about 1,000 miles in eastern Canada and 400 and some in the four western provinces.

• 1235

With the cancellation of the branch line rehabilitation program in this current budget, some 740 miles of lines will not be finished under the rehab program, and specifically on three subdivisions I am concerned with in Saskatchewan. The only money being spent this year is \$5.6 million, I think, on the connection at the Preeceville subdivision. Once that is done, it will be a through line; it will not be a dead-end line at Preeceville. Once that is done—and that is the only expenditure being made this year, I think to build several miles of track—would CN then withdraw their application to abandon the rest of the Preeceville subdivision? It then becomes a through line, and that is the most efficient line, not a stub line.

**Mr. Lawless:** I would like to deal with that very specific question. I could not give the commitment that we would abandon our abandonment application, but we will look at it and if the situation is as the member outlines then we will give it whatever consideration we can. But I could not give you that commitment here today.

**Mr. Benjamin:** It just seems to me kind of silly to abandon the line. The government is going to put up over \$5 million to finish the line, and then you want to abandon the rest of it.

[Traduction]

**M. Lawless:** Je peux affirmer au député que si ces gens sont inscrits au titre de votre régime de retraite de 1959, ils bénéficient du même régime de retraite.

**M. Comuzzi:** D'accord.

**M. Lawless:** Mais je ne veux pas susciter de faux espoirs. Nous avons bien étudié la question, comme vous devez le penser, et les personnes qui ont fait appel à vous se sont également adressées à moi, personnellement, par l'intermédiaire de leur syndicat ou par l'intermédiaire d'autres députés.

Leurs dossiers ont été étudiés en détail. Cela peut sembler dur, mais nous ne les étudierons pas à nouveau. Je peux affirmer au député que nous l'avons fait, soigneusement, et que la décision demeurera la même. Les régimes de retraite seront protégés, indexés, mais je crois que là s'arrête les obligations, la responsabilité de la compagnie. Nous avons fait notre devoir. Comme vous, j'ai de la compassion pour ces gens qui se trouvent dans une situation difficile, mais je ne crois pas que nous puissions faire plus que ce que nous avons déjà fait.

**M. Comuzzi:** Merci.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais poser à M. Lawless quelques questions au sujet de l'abandon d'embranchements et de voies. Actuellement, le CN a présenté à l'ONT des demandes en vue d'abandonner 1421 milles de voies, soit environ 1000 milles dans les provinces de l'Est et quelque 400 dans les quatre provinces de l'Ouest.

En raison de l'annulation du programme de remise en état des embranchements annoncée dans le budget, 740 milles de voies ne seront pas achevés, notamment dans trois subdivisions qui m'intéressent, en Saskatchewan. On ne dépensera cette année que 5,6 millions de dollars pour le raccordement de la subdivision de Preeceville. Une fois cette remise en état terminée, il s'agira d'une voie directe et non d'une voie en impasse à Preeceville. C'est la seule dépense faite cette année, je crois, pour la construction de quelques milles de voies. Une fois la construction terminée, le CN retirera-t-il sa demande d'abandon du reste de la subdivision de Preeceville? Il s'agira d'une voie directe, donc à meilleur rendement, et non d'une voie en impasse.

**M. Lawless:** Traitons d'abord de cette question particulière. Je ne peux pas vous assurer que nous allons retirer notre demande d'abandon. Mais nous allons étudier la situation et si elle se présente comme le député la décrit, elle recevra toute notre attention. Mais je ne peux pas prendre d'engagement aujourd'hui.

**M. Benjamin:** Il me semblerait ridicule d'abandonner cette voie. Le gouvernement va investir plus de 5 millions de dollars pour achever cette voie et vous voudriez abandonner le reste de la subdivision.



[Text]

**Mr. Lawless:** We will look at that.

**Mr. Sturgess:** The problem at Preeceville is that it is a heavy elevator on the end of a line. It was a candidate as an off-track elevator. In fact, we have been trucking grain from there. This expenditure connects it to the Canadian Pacific and transfers it to Canadian Pacific. It makes it a Canadian Pacific branch line, but I think it still leaves the rest of that line as rather a light-density, redundant type of line. Hence, the abandonment should stand.

**Mr. Benjamin:** Calvinton, at the other end, is a heavy point, and there are two or three other shipping points in between.

Anyway, I just leave that with you, and I hope, for goodness' sake, that the rest will not be abandoned.

On the Bengough subdivision, 105 miles of track, there are 44 miles to be finished at a cost of about \$14.7 million. Almost \$10 million has already been spent. Discussions have been under way between CN and CP for probably three or four years on this exchange of lines, and I understand that one of the discussions is that CP would take over the Bengough subdivision and in exchange you would take over the line to Meadow Lake—something of that order.

In these discussions, in light of what has happened in the budget, would CN and CP, jointly or separately, do any further work on these lines in which the rehabilitation has not been finished?

**Mr. Lawless:** We have not given up on the possibility of making that happen yet. We are working with Transport Canada now; we recognize we are in a very difficult situation. Both companies are re-evaluating their own positions in this situation. We are not doing it in isolation: we are doing it together, and we are also seeing what we can salvage out of that.

I can only assure the member that we will look at it, and if there is any possibility of salvaging this—because a lot of money, as you rightfully point out, has been put into this situation—we do not want to lose it.

**Mr. Benjamin:** Right. The Central Butte subdivision would take the line from Mawer to Riverhurst, that portion of your branch line—because there is nothing from Mawer on into Moose Jaw, and you want to abandon that, and that makes sense since there is not an elevator or anything on it. But from Mawer to Central Butte the proposal is to build a connection from Mawer over to somewhere in the area of Eyebrow onto a CP branch line, which means CP would take over Central Butte, Riverhurst, Mawer.

What is cooking in the discussions on that line and the Bengough sub? Have you come anywhere close to an agreement? Is there going to be an exchange of lines, or what?

[Translation]

**M. Lawless:** Nous étudierons la question.

**M. Sturgess:** Le problème de Preeceville, c'est qu'il y a un gros élévateur au bout d'une voie. On a pensé à le convertir en élévateur éloigné des voies. En fait, on a transporté son grain par camions. Avec la construction de voie, la subdivision sera reliée au Canadien Pacifique à qui elle sera transférée. Cela en fait donc un embranchement du Canadien Pacifique mais je crois qu'il y a peu de circulation sur le reste de la voie, ce qui la rend inutile. C'est pourquoi il faut l'abandonner.

**M. Benjamin:** À l'autre extrémité, il y a Calvinton, où la circulation est dense. Entre les deux extrémités, il y a deux ou trois points d'expédition.

Je vous laisse étudier cette question et j'espère que, pour le bien de tous, le reste ne sera pas abandonné.

La subdivision de Bengough s'étend sur 105 milles. Bientôt 44 milles de voie seront achevés, ce qui coûtera environ 14,7 millions de dollars. Déjà, environ 10 millions de dollars ont été dépensés. Le CN et le CP ont des discussions au sujet de l'échange de ces voies depuis trois ou quatre ans. Je crois comprendre que le CP voudrait échanger la subdivision de Bengough contre la voie qui mène à Meadow Lake—ou quelque chose comme ça.

Dans ces discussions, à la lumière des annonces faites dans le cadre du budget, est-il question que le CN et le CP, ensemble ou séparément, continuent à travailler sur ces voies qui ne bénéficieront plus du programme de remise en état?

**M. Lawless:** Nous n'avons pas encore renoncé aux travaux. Nous essayons de nous entendre avec Transport Canada et nous reconnaissons que la question est épineuse. Les deux compagnies sont en train de revoir leurs positions. Nous n'agissons pas séparément mais ensemble et nous essayons d'y perdre le moins possible.

Je peux seulement affirmer au député que nous nous penchons sur la question et que si nous pouvons conserver ces voies, nous le ferons. Comme vous l'avez dit, des sommes importantes y ont été investies.

**M. Benjamin:** Très bien. La subdivision de Central Butte mènerait de Mawer à Riverhurst. Vous voulez abandonner cet embranchement, et vous avez bien raison puisqu'il n'y a rien de Mawer à Moose Jaw, ni élévateur, ni quoi que ce soit d'autre. Mais pour le tronçon entre Mawer et Central Butte, on propose de construire un raccordement entre Mawer et un endroit près de Eyebrow, sur une voie du CP. Ainsi, le CP obtiendrait les voies de Central Butte, Riverhurst et Mawer.

Où en sont les discussions au sujet de cette voie et de la subdivision de Bengough? Une entente est-elle en vue? Y aura-t-il un échange de voies?



[Texte]

[Traduction]

• 1230

**Mr. Sturgess:** I can only answer that I have not heard, Mr. Benjamin. The priority was being given to the Meadow Lake, Bengough, Weyburn trade-off, and as you pointed out, that is being set back by the lack of rehab funds to finish certain portions on both CN and CP. This other one I am really not up to date on. I will look into it and get back to you.

**Mr. Benjamin:** The rural municipality of Enfield at Central Butte is really upset and worried sick about this. Mrs. Krislock is the municipal secretary. She wrote to Mr. Bouchard, and sent me a copy of the letter. I do not know if she received an answer yet. They want to know what this situation is and what the prospects are.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, we will look at that. There are three specifics here that this member has brought forward. We will come back to you on it.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the abandonment in Newfoundland, provisions were made regarding early pensions, buy-outs, job security, seniority, everything else, for the CN employees in Newfoundland. You have applications for the abandonment of 235 more miles in Prince Edward Island, which means that is the second province with no railway line.

**Mr. Lawless:** Right.

**Mr. Benjamin:** Will you make a similar agreement with your employees in P.E.I. as occurred with the ones in Newfoundland? Can we be assured of that?

**Mr. Lawless:** Our employees in P.E.I. are governed by the Canadian National separation payments arrangement. As with all of these things, we will be negotiating with our unions what has to take place if that abandonment application is successful. It is quite a different situation in P.E.I. versus Newfoundland with respect to the business there. I can only assure the committee and the member that Canadian National has been noted for its generosity and its protection of its people when these changes take place; and that will continue in P.E.I.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I wish we could get the minister and Mr. Lawless back here. I could keep him here till midnight. I have enough stuff here. . .

But one little point. Mr. Lawless, you will recall that I have raised this every year. Are you getting anywhere at all with the American government, you and External Affairs, to unfreeze that money? That \$400,000 payment by the Government of Cuba has been sitting in the bank in New York for going on 20 years. It must be worth about \$3 million now with accrued interest. Have you any hope of ever getting that money?

**M. Sturgess:** Je n'en ai pas entendu parler, monsieur Benjamin. La priorité a été accordée à l'échange des voies de Meadow Lake, Bengough et Weyburn. Et comme vous l'avez mentionné, cet échange est en partie compromis par le manque de fonds de remise en état de certains tronçons du CN et du CP. Je n'ai pas tous les renseignements pour le tronçon dont vous parlez. J'étudierai la question et je vous en reparlerai.

**M. Benjamin:** La municipalité rurale de Enfield à Central Butte est très mécontente et préoccupée par la situation. M<sup>me</sup> Krislock est la secrétaire municipale. Elle a écrit à M. Bouchard, et m'a envoyé une copie de sa lettre. Je ne sais pas si elle a obtenu une réponse. La municipalité veut avoir plus de renseignements sur la situation et sur ce que vous prévoyez faire.

**M. Lawless:** Monsieur le président, nous allons étudier cette question. Le député a mentionné trois cas particuliers dont nous vous reparlerons.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, lorsqu'on a abandonné les voies à Terre-Neuve, les employés du CN ont pu profiter de dispositions particulières pour la retraite anticipée, les rachats, la sécurité d'emploi, l'ancienneté, etc. Vous avez demandé l'abandon de 235 milles de voies à l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui en ferait la seconde province sans chemin de fer.

**M. Lawless:** C'est juste.

**M. Benjamin:** Offrez-vous les mêmes conditions aux employés de l'Île-du-Prince-Édouard qu'à ceux de Terre-Neuve? En prenez-vous l'engagement?

**M. Lawless:** Les employés de l'Île-du-Prince-Édouard font l'objet d'un programme spécial du Canadien National relatif aux indemnités de cessation d'emploi. Si nous obtenons la permission d'abandonner les voies, nous négocierons ces conditions avec le syndicat, comme dans les autres cas. La situation sur l'Île-du-Prince-Édouard est très différente de celle de Terre-Neuve pour ce qui est du rendement. J'aimerais rappeler au comité que le Canadien National a la réputation d'être généreux et de bien protéger ses employés lorsque de tels changements se produisent. Nous serons à la hauteur de notre réputation à l'Île-du-Prince-Édouard.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais que le ministre et M. Lawless reviennent. Je pourrais leur poser des questions jusqu'à minuit ce soir. J'ai suffisamment de documentation. . .

Une petite question encore. Monsieur Lawless, vous vous souviendrez que je la pose chaque année. Où en sont les négociations du CN et du ministère des Affaires extérieures avec le gouvernement américain pour débloquer cette somme? Je parle des 400,000\$ payés par le gouvernement de Cuba et qui sont dans une banque de New York depuis bientôt vingt ans. Ce paiement doit maintenant valoir près de 3 millions de dollars avec les intérêts accumulés. Espérez-vous un jour toucher cet argent?

[Text]

**Mr. Lawless:** The short answer is no, sir.

**The Chairman:** That is something we can canvass later in a more material way.

Just before we adjourn the committee, I have been asked to ask one question that was not asked. I do not think it is in your annual report. Can you tell us very quickly what your income was from the Western Grain Transportation Act and/or what you project for next year?

**Mr. Lawless:** Just to make sure I have the question right, you are asking what revenue we received.

**The Chairman:** Yes, what revenue.

**Mr. Lawless:** I do not think I have it here.

**The Chairman:** Would you send all the answers to questions, and that one too, to the clerk, and he will distribute them to members.

I know you are going to consult with Mr. Hanigan, but I think Wednesday, June 21, is the only time, in view of other problems. I will certainly will let the Liberals go first—Mr. Tobin and others. We will firm it up with our committee members later. But I am sure it is going to be Wednesday, June 21, because I understand you may be available, with problems. There will be further consultations. And we are cancelling the Tuesday meeting.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, the total grain revenues for Canadian National last year was \$605 million. There are other grain revenues from non-board grain, but the majority of that total will be from the WGTA. That will give you an idea.

**The Chairman:** About two-thirds of it.

**Mr. Sturgess:** More than that.

**Mr. Lawless:** It will be more than that. It will be 90% or so. But we will give you the other numbers.

**The Chairman:** Thank you very much, colleagues, and thank you very much, Mr. Lawless, and your associates.

This committee stands adjourned to the call of the Chair, *sine die*.

[Translation]

**M. Lawless:** En bref, non, monsieur.

**Le président:** Nous pourrions peut-être en reparler plus tard, de façon plus concrète.

Avant de lever la séance, on m'a demandé de vous poser une question. Je ne crois pas que la réponse se trouve dans votre rapport annuel. Pouvez-vous nous dire rapidement quel revenu vous avez obtenu ou comptez obtenir pour l'an prochain en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest?

**M. Lawless:** Je veux m'assurer d'avoir bien compris la question: vous me demandez quel revenu nous avons obtenu.

**Le président:** Oui, quel revenu.

**M. Lawless:** Je ne crois pas que j'aie les chiffres ici.

**Le président:** Pourriez-vous envoyer au greffier des réponses écrites aux questions posées, et notamment à celle-ci, afin qu'il les distribue aux membres du comité.

Je sais que vous devez encore consulter M. Hanigan, mais je crois que le mercredi 21 juin est le seul pour qui nous convienne, étant donné les autres problèmes. Je laisse les Libéraux parler d'abord—M. Tobin et les autres. Nous confirmerons le tout plus tard avec les autres membres du comité. Mais je suis presque certain que ce sera le mercredi 21 juin parce que vous serez disponible, malgré quelques difficultés. Il y aura d'autres consultations. Nous annulons la séance de mardi.

**M. Lawless:** Monsieur le président, le revenu total du Canadien National pour le transport du grain l'an dernier a été de 605 millions de dollars. Plus de la moitié de cette somme est obtenue en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, mais nous avons d'autres revenus pour le transport du grain. Ça vous donne une idée générale.

**Le président:** Environ deux tiers.

**M. Sturgess:** Plus de deux tiers.

**M. Lawless:** Oui, plus que cela. Environ 90 p. 100. Nous trouverons les autres chiffres.

**Le président:** Merci beaucoup, chers collègues, et merci beaucoup à vous, monsieur Lawless, et à vos collaborateurs.

La séance est levée. Nous vous informerons de la date de la prochaine séance.

**APPENDIX "TRPT-1"**A

AS EVERYONE IN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE IS AWARE, C.N. CLOSED THE FRANQUET-CHAPPAIS SUBDIVISION IN 1987, WITHOUT AUTHORIZATION.

MY QUESTION IS:

WHAT WOULD BE THE COST IN TRAIN/MILES OF OPERATING THE FRANQUET SUBDIVISION BETWEEN CHIBOUGAMAU AND FRANQUET (IF IT WERE PUT BACK INTO WORKING ORDER):

- (1) FOR A PERIOD OF 5 YEARS?
- (2) FOR A PERIOD OF 20 YEARS?

B

WHAT WILL IT COST IN TRAIN/MILES TO OPERATE THE LE CRAN, FARIBEAULT AND CRIQUET SUBDIVISION, FOR 1989 AND 1990?

C

WHAT IS THE AVERAGE AGE OF THE RAILWAY CARS USED TO CARRY ORE CONCENTRATES FROM CHAPPAIS-CHIBOUGAMAU TO ROUYN-NORANDA VIA SENNETERRE?

D

WOULD C.N. BE ABLE TO INCREASE BY 15% AND/OR 30%, AT THE CURRENT RATE, THE ORE CONCENTRATE LOAD CARRIED ON THE EXISTING ROUTE FROM CHAPPAIS-CHIBOUGAMAU TO ROUYN-NORANDA VIA SENNETERRE?

E

IS IT, OR MIGHT IT BE, PROFITABLE FOR C.N. TO REPLACE THE RAILWAY CARS THAT HAVE HAD TO BE TAKEN OUT OF SERVICE PERMANENTLY BECAUSE OF DERAILMENTS AND/OR WEAR-AND-TEAR?



F

WHAT IS THE NORMAL RATE OF REPLACEMENT OR RAILWAY CARS (WHETHER BECAUSE OF NORMAL WEAR-AND-TEAR OR BECAUSE THEY HAVE HAD TO BE TAKEN OUT OF SERVICE PERMANENTLY) ON THE CHIBOUGAMAU-CHAPPAIS TO ROUYN-NORANDA VIA SENNETERRE RUN?

G

SINCE THE ANAUTHORIZED CLOSING DOWN OF THE FRANQUET-CHAPPAIS SUBDIVISION AND OF RAIL TRANSPORTATION BETWEEN CHIBOUGAMAU-CHAPPAIS AND ROUYN-NORANDA VIA SENNETERRE, CAN C.N. TELL ME HOW MUCH EXTRA WAS SPENT IN 1987 AND 1988 ON EXPANDING CERTAIN SECTORS OF THE MARIBEAU, LE CRAN, CRIQUET, LAC ST-JEAN, LA TUQUE AND ST-MAURICE SUBDIVISIONS, AND HOW MUCH ON SETTING UP INFRASTRUCTURES AT GARNEAU AND/OR ANY OTHER AREA WITHIN THE SUBDIVISION?

H

IS IT POSSIBLE THAT C.N. MAY HAVE SPENT MORE THAN ONE MILLION DOLLARS IN 1988 TO REPLACE THE WHEELS ON RAILWAY CARS RUNNING BETWEEN CHIBOUGAMAU AND SENNETERRE VIA LAC ST-JEAN, BECAUSE OF THE NEED TO BRAKE FREQUENTLY IN THE LAC ST-JEAN SUBDIVISION AND ELSEWHERE, COMPARED TO THE ST-MAURICE SUBDIVISION WHERE THERE IS LESS NEED TO BRAKE?

**APPENDICE «TRPT-1»**A

NOUS SAVONS TOUS EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE QUE LE CN A FERMÉ SANS AUTORISATION, EN 1987, LA SUBDIVISION FRANQUET-CHAPAI.

MA QUESTION EST LA SUIVANTE:

QUELS SERAIENT LES COÛTS D'EXPLOITATION AU TRAIN/MILLE DE LA SUBDIVISION FRANQUET, ENTRE CHIBOUGAMAU ET FRANQUET, SI ELLE ÉTAIT REMISE EN ÉTAT:

1. POUR UNE PÉRIODE DE 5 ANS?
2. POUR UNE PÉRIODE DE 20 ANS?

B

QUELS SONT LES COÛTS D'OPÉRATION AU TRAIN/MILLE SUR LA SUBDIVISION CRAN, FARIBEAULT ET CRIQUET, POUR LES ANNÉES 1989 ET 1990.

C

QUEL EST L'ÂGE MOYEN DE LA FLOTTE DES WAGONS DE CONCENTRÉS, UTILISÉS POUR LE TRANSPORT DE CONCENTRÉS, DE CHAPAI-CHIBOUGAMAU À ROUYN NORANDA VIA SENNETERRE?

D

LE CN POURRAIT-IL AUGMENTER LE TRANSPORT DE CONCENTRÉS DE 25 ET/OU 30%, AU TAUX ACTUEL, SUR LE TRAJET ACTUEL DE CHAPAI-CHIBOUGAMAU À ROUYN-NORANDA VIA SENNETERRE?

E

EST-IL OU SERAIT-IL RENTABLE POUR LE CN DE REMPLACER LES WAGONS DEVENUS HORS D'USAGE PERMANENT EN RAISON DE DÉRAILLEMENTS ET/OU PARCE QUE TROP USAGÉS?

F

SUITE À UNE USURE NORMALE ET/OU PARCE QU'ILS SE TROUVENT HORS D'USAGE, QUEL EST LE RYTHME DE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DES WAGONS DE LA SUBDIVISION CHIBOUGAMAU-CHAPPAIS À ROUYN-NORANDA VIA SENNETERRE?

G

DEPUIS LA FERMETURE NON AUTORISÉE DE LA SUBDIVISION FRANQUET-CHAPPAIS ET AVEC LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE CHIBOUGAMAU-CHAPPAIS À ROUYN-NORANDA VIA SENNETERRE, LE CN POURRAIT-IL M'INDIQUER LE MONTANT DES DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES ENCOURUES, POUR LES ANNÉES 1987 ET 1988, SUR LES SUBDIVISIONS MARIBEAU, LE CRAN, CRIQUET, LAC ST-JEAN, LA TUQUE, ST-MAURICE, POUR L'ÉLARGISSEMENT DE CERTAINS SECTEURS ET POUR LES INSTALLATIONS D'INFRASTRUCTURE À GARNEAU ET/OU À TOUT AUTRE ENDROIT DE CES SUBDIVISIONS?

H

EST-IL POSSIBLE QUE LE CN AIT DÉBOURSÉ PLUS D'UN MILLION DE DOLLARS EN 1988 POUR CHANGER DES ROUES DES WAGONS CIRCULANT ENTRE CHIBOUGAMAU ET SENNETERRE VIA LE LAC ST-JEAN, EN RAISON DE LA MULTITUDE DE FREINAGES NÉCESSITÉS SUR LES SUBDIVISIONS LAC ST-JEAN ET AUTRES, COMPARATIVEMENT À LA SUBDIVISION ST-MAURICE OU L'UTILISATION DES FREINS EST MOINDRE?

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

*From CN Rail:*

Ron Lawless, President and Chief Executive Officer;  
John Sturgess, Chief Operating Officer;  
Yvon Masse, Chief Financial Officer.

#### TÉMOINS

*De CN Rail:*

Ron Lawless, président et directeur général;  
John Sturgess, chef de l'Exploitation;  
Yvon Masse, chef de la Direction financière.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Wednesday, June 21, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 15

Le mercredi 21 juin 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

# Transport

# Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1989-90: Vote 35 under  
TRANSPORT

VIA Rail Annual Report—1988

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1989-1990: Crédit 35  
sous la rubrique TRANSPORTS

Rapport annuel du VIA Rail—1988

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

Pursuant to concurrence by the House of reports of the Striking Committee:

On Friday, June 2, 1989:

Bob Wood replaced Gilles Rocheleau.

On Thursday, June 15, 1989:

Harry Chadwick replaced Guy St-Julien.

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage

Conformément à des rapports du Comité de sélection adoptés par la Chambre:

Le vendredi 2 juin 1989:

Bob Wood remplace Gilles Rocheleau.

Le jeudi 15 juin 1989:

Harry Chadwick remplace Guy St-Julien.

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

WEDNESDAY, JUNE 21, 1989

(18)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 4:34 o'clock p.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Henry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne and Bob Wood.

*Acting Members present:* Len Gustafson for Charles Langlois; Terry Clifford for Arnold Malone; Greg Thompson for Stan Wilbee.

*Other Members present:* Ross Belsher, Parliamentary Secretary for the Minister of Transport; Joe Fontana.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From VIA Rail:* Ron Lawless, President and Chief Executive Officer; Lawrence Hanigan, Chairman of the Board; James Roche, Vice-President, Corporate Planning; Robert Guiney, Vice-President and Chief of Transportation; Hugh Horner, Vice-Chairman of the Board.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, April 28, 1989 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1990. (See *Minutes of Proceedings, Wednesday, June 7, 1989*).

The Committee commenced its consideration of the Annual Report, 1988, of VIA Rail Canada, tabled in the House of Commons pursuant to section 150(1) of the *Financial Administration Act*, Chapter F-11, R.S.C. 1985—Sessional Paper No. 342-1/128 (*deemed referred on April 21, 1989, pursuant to Standing Order 32(5)*).

The Chairman called Vote 35 under TRANSPORT.

Ron Lawless made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 6:37 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage  
Clerk of the Committee

**PROCÈS-VERBAL**

LE MERCREDI 21 JUIN 1989

(18)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 16 h 34, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Henry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne et Bob Wood.

*Membres suppléants présents:* Len Gustafson remplace Charles Langlois; Terry Clifford remplace Arnold Malone et Greg Thompson remplace Stan Wilbee.

*Autres députés présents:* Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports; Joe Fontana.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De VIA Rail:* Ron Lawless, président et directeur général; Lawrence Hanigan, président du Conseil d'administration; James Roche, vice-président, Planification générale; Robert Guiney, vice-président et chef du Transport; Hugh Horner, vice-président du Conseil d'administration.

En conformité de son Ordre de renvoi du vendredi 28 avril 1989, le Comité étudie le Budget des dépenses principal pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1990. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 7 juin 1989*).

Le Comité entreprend l'étude du Rapport annuel (1988) de VIA Rail Canada, déposé à la Chambre des communes aux termes du paragraphe 150(1) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, chapitre F-11, L.R.C. (1985)—Document sessionnel n° 342-1/128 (*référé d'office le 21 avril 1989, aux termes du paragraphe 32(5) du Règlement*).

Le président appelle le crédit 35, sous la rubrique TRANSPORTS.

Ron Lawless fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 18 h 37, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Ellen Savage



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, June 21, 1989

• 1634

**The Chairman:** Order, please. Gentlemen, I know there are a lot of important people here and this is Wednesday night and there are other things to do. We hope we can get through this by 6 p.m., but if we cannot do it by 6 p.m. then it will be by 6.30 p.m. Is that fair?

• 1635

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** No.

**The Chairman:** Yes, it is fair.

We have VIA Rail with us. Mr. Hanigan, it is nice to say hello to you again. You have been here before. With no further ado, I understand you have a short statement.

**Mr. Lawrence Hanigan (Chairman of the Board, VIA Rail):** Yes, I have a short statement, Mr. Chairman.

As in past years, VIA Rail welcomes the opportunity to appear before the Standing Committee on Transport. We view these appearances as an integral part of the process through which we report on our activities to our owner, the Government of Canada.

With me today are Dr. Hugh Horner, vice-chairman of the board of directors; Ron Lawless, president and chief executive officer of the company; James Roche, vice-president of corporate planning; and Bert Guiney, vice-president and chief of transportation.

While we are here ostensibly to report on company activities as outlined in our 1988 annual report, I fully understand that recent events, particularly those flowing from the tabling of estimates, are likely to generate more interest in VIA's future than in its past. Therefore, with the committee's indulgence, Mr. Chairman, I would like to review those events and report on the activities that are likely to have an impact on the corporation in the coming months.

When the Minister of Transport announced the appointment of Mr. Lawless in early May, he assigned him the task of preparing a five-year business plan that would reduce the corporation's annual subsidy requirements from in excess of \$600 million in fiscal 1988 to \$250 million in fiscal 1993. VIA management, under the direction of Mr. Lawless, have had the preparation of

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 21 juin 1989

**Le président:** La séance est ouverte. Chers collègues, je sais que nous recevons aujourd'hui un grand nombre de personnalités importantes, que nous sommes mercredi soir et que nous avons d'autres choses à faire. J'espère que nous pourrions terminer d'ici à 18 heures, mais si c'est impossible, nous poursuivrons jusqu'à 18h30. Êtes-vous d'accord?

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Non.

**Le président:** Mais si, c'est bien.

Nous recevons aujourd'hui les représentants de VIA Rail. Monsieur Hanigan, je suis heureux de vous souhaiter à nouveau la bienvenue. Vous avez déjà comparu devant le Comité. Sans plus de cérémonie, je vous cède la parole, car je pense que vous avez une brève déclaration à faire.

**M. Lawrence Hanigan (président du conseil d'administration, VIA Rail):** En effet, j'ai une brève déclaration, monsieur le président.

Comme par le passé, VIA Rail est heureuse de comparaître devant le Comité permanent des transports. Nous considérons que ces comparutions font partie intégrante du processus par lequel VIA rend compte de ses activités à son actionnaire, le gouvernement du Canada.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Hugh Horner, vice-président du conseil d'administration de VIA, de Ron Lawless, président-directeur général de la société, de James Roche, vice-président, Planification générale, et de Bert Guiney, vice-président et chef du Transport.

Bien que nous soyons ici présents afin de faire rapport sur les activités de la société exposées dans notre rapport annuel de 1988, nous sommes tout à fait conscients de ce que certains événements récents, en particulier ceux qui ont fait suite à l'annonce des nouveaux niveaux de subventions, sont susceptibles d'éveiller plus d'intérêt à l'égard de l'avenir de VIA qu'à l'égard de son passé. Ainsi, avec l'indulgence du Comité, monsieur le président, j'aimerais passer en revue ces événements et faire le point sur les activités qui influenceront probablement sur la société dans les mois à venir.

Lorsque le ministre des Transports a annoncé la nomination de M. Lawless à VIA au début de mai, il l'a chargé de préparer un plan d'entreprise quinquennal en vertu duquel les subventions annuelles accordées à la société passeraient de plus de 600 millions de dollars pour l'année financière 1988 à 250 millions pour l'année financière 1993. La direction de VIA, sous l'autorité de M.

[Texte]

this plan as a priority for the past six weeks. Later this month the plan will be presented to the corporation's board of directors, and it is our intention to submit it, as requested, to the Minister of Transport by the end of June.

**Mr. Benjamin:** When the House is not sitting.

**Mr. Hanigan:** It is understood, of course, Mr. Chairman, that my colleagues and I would be available to discuss the plan with this committee once it has been agreed to by the minister.

Before we proceed to questions, Mr. Chairman, I would like to address one other issue that arose when Mr. Lawless appeared before your committee last week. At that time some members raised questions pertaining to an apparent conflict of interest resulting from Mr. Lawless's responsibilities as the chief executive officer of both VIA and Canadian National. There is indeed business transacted between the two companies, and it is for this reason that Mr. Lawless and I have taken measures to address the subject.

At the last meeting of VIA's board of directors on May 31, Mr. Lawless tabled a notice of declaration of interest recognizing the potential conflict in all material contracts that relate to the business relationship between VIA and CN. I have a copy of that document as well as the relevant minutes from that meeting, Mr. Chairman, and they can be filed with the clerk if you so choose.

In addition, Mr. Lawless has instructed his senior officers at Canadian National that all business concerning VIA should be transacted by his senior vice-president and chief operating officer, Mr. John Sturgess. Similarly, VIA vice-presidents have been advised that business bearing real or perceived conflict of interest characteristics should be directed to me for handling.

• 1640

It is my view that the new relationships are functioning satisfactorily. Thank you, and I am ready for questions.

**Mr. Benjamin:** On a point of order, I wonder if the committee feels the slightest bit insulted by this kind of charade we are presently going through. Anybody who asks this committee to believe that Mr. Lawless will have no influence, direction, or say over his senior vice-president and chief operating officer in dealings between CN and VIA Rail has to be asking us to believe the unbelievable. Now, really! This has gone far enough.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, you and I are fairly experienced members of this committee, and you have made your point. I was actually going to call upon you to start the examination of Mr. Hanigan, but in view of that very fallacious point of order—but it has an interesting argumentative point—I am going to go to Mr. Comuzzi.

[Traduction]

Lawless, a donné la priorité depuis les six dernières semaines à la préparation de ce plan. Dans quelques jours, le plan sera présenté au conseil d'administration de VIA, et nous avons l'intention, tel qu'il nous l'a été demandé, de le soumettre au ministre des Transports d'ici à la fin de juin.

**M. Benjamin:** Quand la Chambre ne siègera plus.

**M. Hanigan:** Il est entendu, monsieur le président, que mes collègues et moi serons à votre disposition pour discuter du plan dès que le ministre l'aura approuvé.

Avant de passer aux questions, monsieur le président, permettez-moi d'aborder un autre point qui a été soulevé lors de la comparution de M. Lawless devant le Comité, la semaine dernière. Des membres du Comité ont alors fait état du prétendu conflit d'intérêts découlant du cumul, par M. Lawless, des fonctions de président-directeur général à VIA et au Canadien National. Les deux sociétés transigent effectivement ensemble, et c'est pourquoi M. Lawless et moi-même avons pris des mesures à ce sujet.

À la dernière réunion du conseil d'administration de VIA, le 31 mai dernier, M. Lawless a déposé une communication sur ses intérêts reconnaissant la possibilité de conflits d'intérêts dans les contrats portant sur la relation d'affaires entre le CN et VIA. J'ai en main copie du document, de même que des parties pertinentes du procès-verbal de la réunion, monsieur le président, et elles peuvent être déposées auprès de M<sup>me</sup> le greffier si vous le jugez à propos.

En outre, M. Lawless a enjoint aux cadres supérieurs du Canadien National d'acheminer tous les dossiers concernant VIA au premier vice-président et chef de l'exploitation du CN, M. John Sturgess. De plus, les vice-présidents de VIA ont été avisés de me transmettre tous les dossiers pouvant donner lieu à un conflit d'intérêts.

À mon avis, les nouvelles relations entre les deux sociétés se déroulent de façon satisfaisante. Je vous remercie et je suis prêt à répondre aux questions.

**M. Benjamin:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je me demande si le Comité ne se sent pas quelque peu insulté par cette véritable farce. Demander au Comité de croire que M. Lawless n'aurait aucune influence, autorité, etc., sur son premier vice-président et chef de l'exploitation lors des transactions entre le CN et VIA Rail, c'est nous demander de croire à l'impossible. Vraiment! C'est aller un peu loin!

**Le président:** Monsieur Benjamin, vous et moi avons une grande expérience en tant que membres de ce Comité, et vous avez fait valoir votre argument. J'allais vous demander de commencer à interroger M. Hanigan, mais compte tenu de ce rappel au Règlement pour le moins fallacieux—même si l'argument ne manque pas d'intérêt—je donnerai la parole à M. Comuzzi.



[Text]

**Mr. Benjamin:** I was not leading off anyway. I did a point of order. The committee is publicly being had here, and if the whole committee is going to hold still for it, then I am sorry, that is a tragedy in their operations of Parliament.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, with respect, we have the VIA people here, the chairman and the president, because this committee last Thursday asked for—

**Mr. Benjamin:** It was set up.

**The Chairman:** There are all sorts of things you can say, but the reality is that they are here today because we wanted them here today. There was inconvenience, problems galore, and they are here. So you can ask your gosh-darn questions when you get your chance.

Mr. Comuzzi.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** On behalf of this side I would like to welcome you, gentlemen.

**The Chairman:** Do not welcome them too profusely; that is all.

**Mr. Comuzzi:** It looks like it is going to be one of those days when the chairman is absolutely not going to interfere with anything that happens.

**Mr. Benjamin:** Do not bet on it.

**Mr. Comuzzi:** I too, like Mr. Benjamin. . . And I do not mean, Mr. Hanigan or Mr. Lawless, in any way to impugn your credibility or your integrity with respect to the obvious or perceived conflict of interest situations that may arise as between VIA Rail and CN. Not only must it appear that there is no conflict of interest, but I think, for the benefit of VIA Rail and the future of VIA Rail in our country, that there should be perceived no chance of conflict of interest taking place, since the results can be calamitous to passenger rail service in our country.

I wonder if you would comment, Mr. Hanigan, on the perceived conflict of interest between the dual roles that would be played by Mr. Lawless.

**Mr. Hanigan:** If you take another look at my statement, the measures that have been taken by Mr. Lawless and myself I think will prevent any situations of perceived conflict of interest.

**Mr. Comuzzi:** Would you table those documents that you have alluded to, then?

**Mr. Hanigan:** Yes.

**Mr. Comuzzi:** Thank you. I would imagine that is Mr. Lawless's position?

**Mr. Ron Lawless (President and Chief Executive Officer, VIA Rail):** Yes, it is.

[Translation]

**M. Benjamin:** Je ne voulais pas ouvrir la période de questions, de toute façon, mais j'ai invoqué le Règlement. On est en train de se moquer ouvertement du Comité, et si tous les autres membres acceptent cela sans broncher, eh bien, je regrette, mais c'est une façon bien tragique d'assurer le fonctionnement du Parlement.

**Le président:** Monsieur Benjamin, en toute déférence, le président et le président du conseil d'administration de VIA sont venus témoigner aujourd'hui parce que, jeudi dernier, le Comité leur a demandé. . .

**M. Benjamin:** C'est un coup monté.

**Le président:** Vous pouvez dire tout ce que vous voulez, mais il n'en demeure pas moins qu'ils sont ici aujourd'hui parce que nous le leur avons demandé. Malgré tous les inconvénients et problèmes que cela a pu leur causer, ils sont ici. Vous pourrez donc poser vos futures questions lorsque votre tour viendra.

Monsieur Comuzzi, vous avez la parole.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Au nom de notre parti, je tiens à vous souhaiter la bienvenue, messieurs.

**Le président:** Ne vous répandez pas en mots de bienvenue, c'est tout.

**M. Comuzzi:** Il semblerait qu'aujourd'hui, le président n'ait pas la moindre intention d'intervenir dans la discussion.

**M. Benjamin:** Je n'y compterais pas trop.

**M. Comuzzi:** Moi aussi, à l'instar de M. Benjamin. . . Loin de moi l'idée, monsieur Hanigan ou monsieur Lawless, de remettre en question votre crédibilité ou votre intégrité en ce qui a trait au conflit d'intérêts apparent ou évident qui risque d'exister entre VIA Rail et le CN. Non seulement il ne doit y avoir aucune apparence de conflit d'intérêts, mais à mon avis, dans l'intérêt de VIA Rail et de l'avenir de la société dans notre pays, aucun risque de conflit d'intérêts ne doit être apparent, puisque les conséquences pourraient être catastrophiques pour le service voyageurs de notre pays.

Que pensez-vous, monsieur Hanigan, du conflit d'intérêts apparent entre les doubles fonctions qu'assumera M. Lawless?

**M. Hanigan:** Si vous examinez à nouveau ma déclaration, vous verrez que les mesures prises par M. Lawless et moi-même visent à empêcher toute possibilité d'apparence de conflit d'intérêts.

**M. Comuzzi:** Pourriez-vous déposer les documents dont vous avez parlé?

**M. Hanigan:** Oui.

**M. Comuzzi:** Merci. Je suppose que M. Lawless est du même avis?

**M. Ron Lawless (président-directeur général, VIA Rail):** En effet.



[Texte]

**Mr. Comuzzi:** There is no sense in pursuing it at this time, if one of my other colleagues will pursue the conflict issue.

I guess then I shall turn my line of questioning, Mr. Hanigan, to the proposed business plan. With the cutting of government revenues, there will obviously be some abandonment of railway lines. Is that a correct assumption?

**Mr. Hanigan:** The preparation of a business plan is the responsibility of the president and chief executive officer. I will call upon Mr. Lawless to answer this question.

• 1645

**Mr. Lawless:** The preparation of the business plan is still under way. As Mr. Hanigan has pointed out in his opening statement, the plan will be eventually put before the board of directors. When that is done we will be able to submit it to the minister.

We are working on the plan on the basis that we have been given the financial reference levels. Hopefully we will be able to determine what options are available to us in all of the services VIA are operating. Every one of them will be examined. We will determine what we can operate against those reference levels, and when the recommendations are ready they will be made.

**Mr. Comuzzi:** But it is obvious, Mr. Lawless, that if the funding is going to decrease by well over \$400 million there is going to be some abandonment of some lines. We already have. . .

**Mr. Lawless:** I think you are making reference to some of the services being operated at the moment, as opposed to abandonment of some lines. Yes, some of the services operating at the present time will not be able to operate under the new reference levels.

**Mr. Comuzzi:** I think I am correct that under the National Transportation Act there are certain procedural or statutory requirements that have to be adhered to when you abandon an operating passenger line. Is that. . .?

**Mr. Lawless:** Yes. Passenger services are presently operated under National Transportation Agency orders, formerly CTC orders. The procedures will have to be followed, in accordance with the National Transportation Agency requirements.

**Mr. Comuzzi:** To summarize the statutory requirement, when VIA proposes to abandon a line they are going to have to go through the whole process of notice of intent and abandonment application, and wait for interventions from those interested parties. I would assume there will be many interested parties, Mr. Chairman. Then I think the onus is on VIA to show the economic considerations. Next come public interest considerations and federal contributions and the alternatives to offering transportation. Let us forget about the business plan for a minute. In your deliberations, have you been able to ascertain how many of these hearings will have to be held?

[Traduction]

**M. Comuzzi:** Il est inutile de poursuivre dans cette veine pour le moment si l'un de mes collègues soulève à nouveau la question du conflit d'intérêts.

Mes questions suivantes porteront sur le plan d'entreprise prévu, monsieur Hanigan. Compte tenu des réductions des subventions gouvernementales, vous devrez manifestement abandonner certaines lignes de chemin de fer. Est-ce une supposition réaliste?

**M. Hanigan:** La préparation d'un plan d'entreprise incombe au président-directeur général. Je vais donc demander à M. Lawless de répondre à cette question.

**M. Lawless:** Le plan d'entreprise est toujours en cours de préparation. Comme l'a signalé M. Hanigan dans sa déclaration liminaire, le plan sera présenté au conseil d'administration, et nous pourrions ensuite le soumettre au ministre.

Nous élaborons le plan en fonction des niveaux de subventions qui nous ont été accordées. Nous espérons pouvoir déterminer les options qui s'offrent à nous dans tous les services exploités par VIA. Chacune d'entre elles sera examinée. Nous déterminerons quels services nous pouvons exploiter grâce à ces niveaux de financement, et nous formulerons des recommandations en temps et lieu.

**M. Comuzzi:** De toute évidence, monsieur Lawless, si le financement diminue de plus de 400 millions de dollars, vous allez devoir abandonner certaines lignes. Vous avez déjà. . .

**M. Lawless:** Vous faites allusion à certains services actuellement exploités, et non à l'abandon de certaines lignes. En effet, nous ne pourrions plus continuer d'exploiter certains services en raison des nouveaux niveaux de financement.

**M. Comuzzi:** Si je ne m'abuse, aux termes de la Loi nationale sur les transports, il faut respecter certaines exigences lorsqu'on veut abandonner un service voyageurs en exploitation. Est-ce. . .?

**M. Lawless:** Oui. Les services voyageurs sont actuellement exploités en vertu des ordonnances de l'Office national des transports, qui a remplacé la CCT. Il faudra respecter ces procédures, conformément aux exigences de l'office.

**M. Comuzzi:** Pour résumer les exigences légales, lorsque VIA propose d'abandonner une ligne, elle doit tout d'abord donner un avis d'intention et présenter une demande d'abandon, et attendre ensuite les interventions des parties intéressées. Je suppose qu'elles seront nombreuses, monsieur le président. Il incombe alors à VIA de démontrer les facteurs économiques qui motivent sa demande. Il faut ensuite tenir compte de l'intérêt public, des contributions fédérales et des autres moyens de transport disponibles. Oublions un instant le plan d'entreprise. Au cours de vos discussions, avez-vous pu déterminer combien d'audiences devront avoir lieu?

[Text]

**Mr. Lawless:** We have not turned our mind to any of the statutory requirements yet. We are very busy determining what services may be operated. We will be determining what that plan is over the next few weeks.

**Mr. Comuzzi:** Is it fair to say, Mr. Lawless, that this is going to be a rather wholesale closing of some lines, that it not only becomes cumbersome in terms of delay, it becomes very expensive to go through each process when you want to abandon a line?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, we have not turned our minds to any of the activities that will follow from the results of the business plan. We have been very busily engaged in determining what form the business plan will take. We are not there yet. We have been only at this for five or six weeks and we have two or three more weeks to go. We really have been concentrating on what services will be operated, as opposed to anything else.

**Mr. Comuzzi:** I am thinking particularly of a railway line that was abandoned in the northern part of Ontario—the name just escapes me for a moment. It seemed the process went on for two or three years and became a very, very expensive proposition. It was not a passenger line; it was just a small freight line. In your experience, Mr. Lawless, what is the general delay time to close down a branch line, and what is usually the cost involved?

• 1650

**Mr. Lawless:** I cannot answer that question in terms of dollars or time because we are now operating under the new National Transportation Act. If you are referring to applying for abandonment of lines, the whole process is supposed to be speeded up under this new act. There has been very little activity there yet.

**Mr. Comuzzi:** I understand, but I have read the new legislation; it was supposed to speed it up. Even if it has speeded up, it still can be a very cumbersome process. I gather the intent of the legislation is to give those necessarily affected by the closing of a line an opportunity to be heard. That process is rather lengthy—and if I can recall, fairly costly. I am wondering if in your deliberations and in your business plan this very real and costly expenditure will be taken into consideration when you are—

**Mr. Lawless:** We have not come to any conclusions yet. We have not turned our mind to that aspect of finalizing these arrangements. As I say, we are in a very short time span here and all of our activity is directed towards determining what services will be operated under the framework of our present terms of reference.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Mr. Hanigan and Mr. Lawless, gentlemen, welcome back to the transport committee.

[Translation]

**M. Lawless:** Nous n'avons pas examiné ces exigences légales jusqu'ici. Nous nous concentrons sur l'examen des services qui pourront être maintenus. Nous prendrons une décision à ce sujet dans les prochaines semaines.

**M. Comuzzi:** Peut-on dire sans se tromper, monsieur Lawless, que l'on va assister à l'abandon d'un grand nombre de lignes, et que toutes ces formalités, lorsqu'on veut abandonner la question depuis seulement cinq ou six semaines, et nous en avons encore deux ou trois devant nous. Jusqu'ici, nous nous sommes essentiellement préoccupés des services qui pourront être exploités.

**M. Lawless:** Monsieur le président, nous n'avons pas encore examiné les activités qui découleront du plan d'entreprise. Nous nous sommes concentrés jusqu'ici sur la teneur de ce plan. Nous n'en sommes pas encore là. Nous examinons la question depuis seulement cinq ou six semaines, et nous en avons encore deux ou trois devant nous. Jusqu'ici, nous nous sommes essentiellement préoccupés des services qui pourront être exploités.

**M. Comuzzi:** Je pense notamment à une ligne de chemin de fer qui a été abandonnée dans le nord de l'Ontario—le nom de la subdivision m'échappe. Cette affaire a duré au moins deux ou trois ans et s'est révélée très coûteuse. Il ne s'agissait pas d'une ligne du service voyageurs, mais d'une simple ligne pour le transport des marchandises. D'après votre expérience, monsieur Lawless, combien de temps faut-il en moyenne pour fermer un embranchement, et combien cela coûte-t-il en général?

**M. Lawless:** Je ne peux pas vous donner de somme ou de nombre d'heures, parce que nous fonctionnons maintenant conformément à la nouvelle Loi nationale sur les transports. Si vous parlez des demandes d'abandon de lignes, tout le processus devrait être accéléré grâce à cette nouvelle loi. Mais il y a eu jusqu'à maintenant très peu d'activité.

**M. Comuzzi:** Je comprends. J'ai lu la nouvelle loi, et elle devait, en effet, accélérer les choses. Mais malgré cela, le processus demeure plutôt lent. Je crois que l'intention de la loi est de donner à toute personne touchée par l'abandon d'une ligne l'occasion de se faire entendre. Mais c'est un processus lent et, si je me souviens bien, onéreux. Je me demande si, dans vos discussions et dans l'élaboration de votre plan d'entreprise, vous avez tenu compte de ces importantes dépenses en. . .

**M. Lawless:** Nous n'avons pas encore tiré de conclusions. Et nous n'avons pas encore prévu comment seraient parachevées ces ententes. Comme je l'ai dit, nous devons respecter de très courts délais et essayer de déterminer quels services nous allons exploiter dans la situation actuelle.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** J'aimerais vous souhaiter la bienvenue de nouveau, monsieur Hanigan et monsieur Lawless.



[Texte]

Let me start by asking almost a philosophical question. As individuals involved with running a rail passenger service, do you feel it is your responsibility to just implement the government policy? Or is part of what you are doing behind the scenes right now, in terms of the preparation of your report, fighting for a national rail passenger service?

**Mr. Hanigan:** I think both are not inconsistent. I think it is our duty to see that the policy directed and decided by the government gets implemented. That is certainly our policy. It is not inconsistent with promoting rail passenger service.

**Mr. Angus:** Do you think you can do both, given the level of subsidies you will have to work with in four to five years, without having the tools, such as new equipment, to assist in the encouragement of greater utilization?

**Mr. Hanigan:** Yes, I think we can do both within the context and within the framework of what decision will be made by the government following presentation of our business plan.

**Mr. Angus:** Do you have any sense of what it will mean in terms of the existing services? One can only assume there will be fewer services than there are today. We do not know what that configuration means and perhaps at this point even you do not know. Can you give us a sense of what percentage you will be able to retain in terms of the existing service?

**Mr. Hanigan:** No, I do not think we can refer to percentages because final recommendations or conclusions have not been made yet by management. Obviously these will be reviewed by the minister. It would be premature to even put a figure or percentage on it.

**Mr. Angus:** Are we talking about half the system? Are we talking about one-quarter of the system being left? Are you going to be able to do it by knocking off only 10%? You must have a sense of what the final product is going to look like, irrespective of the fact that the decisions have not been made by the board.

**Mr. Hanigan:** I think it is a good question, but we are not in a position to answer it yet.

**Mr. Angus:** Is it fair to say that it will be less than 100%? The existing system will not continue and there will have to be reductions in order to meet those—

**Mr. Hanigan:** We are not trying to fool you. It is obvious that with the reduced amount of subsidy we will be receiving in future years, we will not be able to give the same level of service everywhere we are giving at present. It is obvious.

**Mr. Angus:** In the preparation of your plan, are you taking into consideration the impact on other modes of transport—for example, the impact on Pearson Airport—if there is a reduction in corridor service? Are you taking

[Traduction]

Je vais commencer par une question presque théorique. En tant que gestionnaires d'un service ferroviaire voyageurs, croyez-vous que votre responsabilité se limite à mettre en oeuvre les politiques gouvernementales? Ou est-ce que, dans les coulisses, en rédigeant votre rapport, vous luttez pour le maintien d'un service voyageurs national?

**M. Hanigan:** Je crois que les deux responsabilités sont compatibles. Nous devons nous assurer que les politiques du gouvernement sont mises en oeuvre. C'est certainement notre politique. Mais ce n'est pas incompatible avec la promotion de services ferroviaires voyageurs.

**M. Angus:** Croyez-vous que vous pouvez assumer les deux responsabilités, étant donné le peu de subventions que vous aurez dans quatre ou cinq ans et le manque d'instruments, comme du nouveau matériel roulant, nécessaires à la promotion de l'utilisation de vos services?

**M. Hanigan:** Oui. Je crois que nous pouvons faire les deux dans le contexte actuel et dans le cadre des décisions prises par le gouvernement à la suite de la présentation de notre plan d'entreprise.

**M. Angus:** Savez-vous quelles seront les conséquences pour les services existants? On peut facilement présumer que les services seront réduits. Nous ne savons pas ce qu'il en résultera et, peut-être vous-mêmes, actuellement, ne le savez pas. Pouvez-vous nous donner un pourcentage approximatif des services que vous pourrez conserver?

**M. Hanigan:** Non, je ne peux pas vous donner de pourcentage, parce que les recommandations finales ou les conclusions n'ont pas été présentées par la direction. De plus, elles devront être étudiées par le ministre. Il serait donc prématuré de donner un chiffre ou un pourcentage.

**M. Angus:** Parlons-nous d'une réduction de moitié? Parlons-nous d'une réduction des trois quarts des services? Pourriez-vous répondre à ces exigences en ne réduisant vos services que de 10 p. 100? Vous devez avoir une idée de ce que sera le produit final, même si vous ne savez pas quelles décisions seront prises par le conseil.

**M. Hanigan:** Je crois que c'est une bonne question, mais nous ne pouvons pas y répondre encore.

**M. Angus:** Peut-on dire que ce sera moins de 100 p. 100? Le système actuel ne sera pas maintenu, et il faudra qu'il y ait des réductions afin satisfaire. . .

**M. Hanigan:** Nous ne voulons pas vous berner. Manifestement, étant donné la réduction de nos subventions au cours des années à venir, nous ne pourrions pas offrir partout le niveau de services que nous avons actuellement. C'est évident.

**M. Angus:** Dans la préparation de votre plan d'entreprise, avez-vous tenu compte des répercussions qu'une réduction de services dans le corridor aurait sur les autres modes de transport, par exemple, sur l'aéroport



[Text]

into consideration the environment, the impact on highway systems?

• 1655

**Mr. Hanigan:** We are taking into consideration a large number of items. I believe in your question you are almost jumping to conclusions as to the recommendations that will be contained in the business plan, and I do not think it is proper at this time.

**Mr. Angus:** Except that what I am really asking you, Mr. Hanigan, is this: Is part of the preparatory work that you are doing in effect for the government saying that if there is a reduction in passenger rail usage there will be the following impact on airport congestion, on the environment, on highway congestion—not necessarily the corridor, but any place in the system? Is this an element of your analysis?

**Mr. Hanigan:** In our business plan we always make an analysis of the environment. There is a section in the plan that covers the environment and it will be covered, as usual.

**Mr. Lawless:** I think it would be more appropriate, Mr. Chairman, to indicate... You have talked about the environment and highway services; it is more what the competition is for VIA. The plan has to take into consideration the reference levels that are available to us to operate, coupled with our ability to reduce the costs for operating the service. There is a whole series of factors, if you want, that are going to have to be brought into play as the business plan gets developed.

**Mr. Angus:** I appreciate that. What I am asking is whether you are going to tell Benoit Bouchard that if you do this, the following is going to happen elsewhere in transportation or the environment.

**Mr. Lawless:** A study was commissioned by VIA some time ago with respect to passenger services in the country. That study will be made available.

In effect, our business plan is going to be determined on the basis of what we can operate with all of those factors taken into consideration. But we are not doing a major study on highways; we are not doing a major study on the environment; we are not doing a major study on airports. We are doing—

**The Chairman:** This is something the transport committee could do, Iain.

**Mr. Angus:** That is a very good idea, Mr. Chairman.

**The Chairman:** This is one of the things we are trying to do.

**Mr. Lawless:** We are doing an analysis of passenger services in Canada and what services we can operate.

**Mr. Angus:** Okay. Just changing the focus a little bit, the government has indicated that nine routes must be protected; those are routes that provide the only

[Translation]

Pearson? Tenez-vous compte également de l'environnement, des répercussions sur le système routier?

**M. Hanigan:** Nous tenons compte d'un grand nombre de facteurs. Mais je crois qu'en posant cette question, vous sautez aux conclusions quant aux recommandations du plan d'entreprise. Il est trop tôt pour en parler.

**M. Angus:** Ce que je vous demande en fait, monsieur Hanigan, c'est ceci: est-ce qu'une partie du travail préparatoire réalisé pour le gouvernement précise qu'une réduction des services passagers aura des répercussions sur la congestion des aéroports, sur l'environnement, sur la congestion des routes? Pas nécessairement dans le corridor, mais sur n'importe quel tronçon du réseau? Est-ce que cela faisait partie de votre analyse?

**M. Hanigan:** Notre plan d'entreprise comprend toujours une analyse de l'environnement. À ce sujet, ce plan d'entreprise ne sera pas différent des autres.

**M. Lawless:** Je crois qu'il vaudrait mieux préciser, monsieur le président. Vous avez parlé de l'environnement et des services routiers. Il s'agit de la concurrence de VIA. Le plan d'entreprise doit tenir compte de la situation dans laquelle nous fonctionnons ainsi que de notre capacité de réduire les frais d'exploitation du service. Il y a donc un grand nombre de facteurs qui entrent dans l'élaboration du plan d'entreprise.

**M. Angus:** Bien sûr, mais ce que je vous demande, c'est si vous allez dire à Benoit Bouchard que telle décision aura telles répercussions sur le réseau de transport ou sur l'environnement.

**M. Lawless:** Une étude a été commandé par VIA il y a quelque temps sur les services passagers au pays. Cette étude sera disponible.

En fait, notre plan d'entreprise sera déterminé par ce que nous pourrons faire en tenant compte de tous ces facteurs. Mais nous ne faisons pas d'étude importante ni sur le réseau routier, ni sur l'environnement, ni sur les aéroports. Ce que nous faisons...

**Le président:** Ce pourrait être une responsabilité du comité des transports, Iain.

**M. Angus:** C'est une excellente idée, monsieur le président.

**Le président:** C'est une des choses que nous nous efforçons de faire.

**M. Lawless:** Nous faisons une analyse des services passagers au Canada et des services que nous pouvons exploiter.

**M. Angus:** D'accord. Pour changer de sujet, le gouvernement a déclaré que neuf lignes devaient être protégées. Dans leur région, elles sont les seules modes de

## [Texte]

transportation service. First of all, what is the cost of those services to both the taxpayer and to VIA? Secondly, are you considering recommending to the government that the subsidy levels for those—and I have heard they go as high as \$2,000 per passenger—be considered as a public good or a public interest under the NTA and funded separately from the VIA subsidy levels, so at the very least you are not forced to provide an uneconomical service by an order of the Government of Canada where there is no competition, can be no competition, but negatively impacts on your bottom line?

**Mr. Lawless:** The routes that have been indicated are to be protected and the costs of those routes will be included in the business plan. We have not fully costed all of these options yet, but they certainly will be included in the business plan.

**Mr. Angus:** In terms of information from the minister—and we know that as it stands now, he is going to look at the report and he is going to say yea or nay—has he given VIA any indication whatsoever as to how he is going to implement that plan? Is he going to do what Jean-Luc Pepin did in the middle of the summer and pass an Order in Council bypassing the NTA? Or is he going to allow it to go to the NTA, to go through the hearing process so that the users and those who are concerned with the future of VIA Rail can have an opportunity to make their comments known to an official body?

**The Chairman:** Mr. Angus, just a minute. You could ask Mr. Bouchard that tomorrow morning.

• 1700

**Mr. Angus:** I will, but I want to know whether VIA has had any indication.

**The Chairman:** They do not prepare Orders in Council.

**Mr. Angus:** No, but they may have been told.

**The Chairman:** There is some rumour about Orders in Council prepared to eliminate the whole thing, which I hope some people will explore tomorrow with the minister.

**Mr. Benjamin:** We will, for all the good it will do.

**Mr. Angus:** No answer?

**Mr. Hanigan:** We are not aware of the minister's plans.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Monsieur Hanigan, bienvenue à cette importante réunion du Comité.

M. Angus vient de parler brièvement des neuf lignes que le ministre vous a demandé de protéger. N'est-il pas exact que protéger ces neuf lignes-là va coûter environ 40 millions de dollars par année à VIA Rail?

## [Traduction]

transport. D'abord, quel est le coût de ces services pour le contribuable et pour VIA? Ensuite, avez-vous pensé à recommander au gouvernement que les subventions pour ces services (on me dit qu'ils peuvent être de l'ordre de 2,000\$ par passager) soient considérées comme faites dans l'intérêt public en vertu de la Loi nationale sur les transports et qu'elles soient accordées séparément des subventions de VIA? De cette façon, vous ne serez pas obligés d'offrir un service non rentable sur ordre du gouvernement alors qu'il n'y a pas de concurrence, qu'il ne peut y avoir de concurrence et que cela nuit à votre rendement global.

**M. Lawless:** Les lignes qui ont été désignées comme protégées et les coûts qui s'y rattachent seront indiquées dans notre plan d'entreprise. Nous n'avons pas encore calculé les coûts de ces options, mais ils seront certainement compris dans le plan d'entreprise.

**M. Angus:** J'aimerais parler des renseignements émanant du ministre. Actuellement, nous savons qu'il va étudier le rapport et qu'il l'approuvera ou le rejettera. A-t-il donné à VIA une idée quelconque de la manière dont il entend mettre en oeuvre le plan? Fera-t-il comme Jean-Luc Pépin? Présentera-t-il le plan au milieu de l'été et grâce à un décret du conseil, évitera-t-il l'Office national des transports? Ou permettra-t-il qu'il soit présenté à l'ONT et qu'il fasse l'objet d'audiences de manière que les utilisateurs et ceux que l'avenir de VIA Rail intéresse aient une occasion de se faire entendre par un organisme officiel?

**Le président:** Une petite minute, monsieur Angus. Vous pourrez poser ces questions à M. Bouchard demain matin.

**M. Angus:** Je le ferai certes demain matin mais je veux savoir si Via a reçu quelques indices.

**Le président:** Eux ne préparent pas de décrets.

**M. Angus:** Non, mais on peut leur en avoir parlé.

**Le président:** La rumeur court que des décrets du Conseil seront préparés pour tout supprimer. J'espère que l'un de vous pourra poser la question au ministre demain.

**M. Benjamin:** Nous le ferons même si ça risque de ne servir à rien.

**M. Angus:** Pas de réponse?

**M. Hanigan:** Nous ne connaissons pas les projets du ministre.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Mr. Hanigan, welcome to this important meeting of the committee.

Mr. Angus just told us briefly about the nine lines that the minister wants to protect. Is it true that it will cost VIA \$40 million a year to protect those nine lines?



[Text]

**M. Hanigan:** Ce chiffre-là a été avancé dernièrement devant votre Comité. Je ne pourrais pas le confirmer, parce qu'il faut tenir compte des frais généraux de l'entreprise. Si nous n'avions que neuf lignes à exploiter et qu'on devait maintenir une structure—frais d'usine, ateliers d'entretien, etc.—uniquement pour ces neuf lignes, il en coûterait beaucoup plus que 40 millions de dollars. On devra cependant tenir compte de tout le réseau, et je ne suis pas en mesure de confirmer ce montant de 40 millions de dollars.

**M. Pronovost:** Monsieur Hanigan, en ce qui concerne l'établissement de ces neuf lignes, est-ce que le ministre a consulté VIA Rail? Est-ce que c'est VIA Rail qui a fait ces recommandations au ministre ou si c'est le ministre lui-même qui a émis la directive de protéger neuf lignes en particulier à travers le pays?

**M. Hanigan:** Ces neuf lignes ont été mentionnées dans le discours sur le Budget. Notre société, comme toutes les autres sociétés de la Couronne, n'est pas consultée sur le texte du discours sur le Budget. Il est bien évident que cette décision a été prise par le gouvernement.

Il y a plusieurs de nos lignes qui, à différents moments, son identifiées par l'entreprise comme étant des lignes desservant des régions éloignées. Il me semble que les neuf lignes en question proviennent de certains documents de VIA. On ne nous a pas demandé d'identifier, avant le discours sur le Budget, les lignes devant être protégées.

**M. Pronovost:** À votre avis, est-ce que d'autres lignes auraient dû être protégées en tant que lignes desservant des régions éloignées?

**M. Hanigan:** Si vous parlez de lignes qui desservent des régions où il n'y a pas d'autres moyens de transport, je ne pense pas qu'il y en ait d'autres.

**M. Pronovost:** Dans votre rapport annuel, on remarque une croissance importante des dépenses au niveau des services de soutien et à la clientèle. L'augmentation est tout de même significative: de 184 millions de dollars à 220 millions de dollars en l'espace d'un an. Comment pouvez-vous justifier une augmentation semblable?

**Mr. James Roche (Vice-President, Corporate Planning, VIA Rail):** I think the member is referring to the idea that revenues rose by some \$25 million or so and expenses rose by some \$75 million, and the difference between the two.

**Mr. Pronovost:** It is \$36 million on customer services, from \$184 million to \$220 million over one year.

**Mr. Roche:** That is right. The increases related to those particular accounts are not generated or caused by an increase in ridership, the number of factors related to the increases in operating expenses of the company. They relate to increased maintenance and back-shopping of our equipment. They relate to some one time credits from the year before. The expenditures that relate directly to the provision of services to customers, that account for the

[Translation]

**Mr. Hanigan:** That figure was recently given to your committee. I cannot confirm it because we have to consider the overhead costs of the corporation. If we only had those nine lines to operate and had to maintain a structure, i.e. maintenance facilities, repair costs, etc. for those nine lines only, it would cost a lot more than \$40 million. But we have to consider the whole system. That is why I cannot confirm the figure of \$40 million.

**Mr. Pronovost:** Mr. Hanigan, did the minister consult VIA Rail on the identification of those nine lines? Did VIA Rail recommend them to the minister? Or did the minister himself draw up the guidelines to protect specifically those nine lines?

**Mr. Hanigan:** The nine lines were mentioned in the budget. Our corporation, like all other Crown corporations, is not consulted before the budget. Obviously, the decision was taken by the government.

A good number of our lines have been at different times identified by the corporation as remote lines. The nine lines may have been chosen from VIA documents. But no one asked us before the budget to identify the lines that had to be protected.

**Mr. Pronovost:** In your opinion, should other lines be protected because they are in remote areas?

**Mr. Hanigan:** If you are talking about lines serving regions where there is no other transportation mode, I don't think there are any others.

**Mr. Pronovost:** In your annual report, I noticed a big increase in the expenses for support and customer services. The increase is significant: expenses rose from \$184 million to \$220 million in less than a year. How can you justify such an increase?

**Mr. James Roche (vice-président, Planification générale, VIA Rail):** Je crois que le député fait allusion au fait que les revenus ont augmenté de 25 millions de dollars environ tandis que les dépenses ont augmenté de 75 millions. Il parle de l'écart entre les deux.

**Mr. Pronovost:** Il s'agit d'une différence de 36 millions de dollars pour les services à la clientèle qui sont passés de 184 millions de dollars à 220 millions de dollars en un an.

**Mr. Roche:** C'est cela. L'augmentation de ces dépenses ne découle pas d'une augmentation de l'achalandage, mais d'un nombre de facteurs associés à des augmentations des frais d'exploitation de la compagnie. Par exemple, à l'augmentation des coûts d'entretien et de réparation de notre matériel. Ils sont associés également à des revenus ponctuels reçus l'année précédente seulement. Les dépenses directement liées aux services à la clientèle,



## [Texte]

increase in the number of customers and the improvement in the quality of the service to customers, are lower than the amount received in revenue incrementally.

**Mr. Pronovost:** Does it include free meals?

**Mr. Roche:** Yes, including that. In fact, if you are referring to a free meal, it is true there is no such thing. But when you travel VIA-1 the meal accompanies your fare. It is included in the ticket price. However, this is accounted for in the ticket price. The internal financial evaluation of the VIA-1 program is that it generates revenue beyond its costs.

**Mr. Pronovost:** Does it include the 15% rebate for a delay of over 30 minutes and a 100% rebate for a delay of over 2 hours?

• 1705

**Mr. Roche:** That is right. For example, on the VIA-1 we estimated that we needed a 19% increase in carryings at the price we were charging in order to break even on the new service. In its first year of operation we had a 35% increase in carryings. We covered it nicely and made a contribution.

**M. Pronovost:** Monsieur Hanigan, entre 1985 et 1987, la Société VIA a connu une baisse d'utilisation d'un million de voyageurs sur l'ensemble de son circuit. On a constaté une augmentation entre 1987 et 1988. À mon point de vue, cette augmentation est due en grande partie aux grèves qui se sont produites, notamment dans le domaine du transport par autobus au Québec et en Ontario, mais au Québec principalement. Est-ce que la tendance décroissante du nombre de passagers sur les lignes de VIA aurait continué, d'après vous, s'il n'y avait pas eu cette grève? En 1985, vous avez eu 8 millions de passagers, en 1986, vous en avez eu 6.4 millions et, en 1987, 5.9 millions; par la suite, il y a eu une augmentation due à une grève importante.

**M. Hanigan:** Bien sûr, on reconnaît que la grève qui a frappé la compagnie Voyageur a eu un effet positif sur le nombre de passagers chez VIA, mais ce n'est pas la seule raison. C'est une raison parmi beaucoup d'autres. L'augmentation de la performance de nos trains a aussi été un élément important, de même que plusieurs mesures qui ont été adoptées. On parlait entre autres des collations ou des repas légers qui sont servis à bord des trains; cela a également contribué à cette augmentation.

Pour vous indiquer que ce n'est pas par accident que nous avons eu une augmentation du nombre de voyageurs en 1988, je dois vous dire que, depuis le début de 1989, cette tendance se poursuit. J'ai ici des chiffres qui démontrent qu'à la fin du mois de mai, c'est-à-dire pour les cinq premiers mois de 1989, nous avons une autre augmentation, cette fois supérieure de 8 p. 100 à celle de 1988. Cette tendance qui avait commencé au début de 1988 ou vers la fin de 1987 se poursuit donc.

## [Traduction]

grâce auxquels il y a eu une augmentation de l'achalandage et une amélioration de la qualité de nos services, sont inférieures aux recettes.

**M. Pronovost:** Les repas gratuits sont-ils compris?

**M. Roche:** Oui, ils sont compris. En fait, vous les appelez repas gratuits mais ils ne sont pas vraiment gratuits. Si vous choisissez le service VIA-1, le prix du repas fait partie du tarif. Vous payez le repas avec le billet. Et le prix du billet est par conséquent plus élevé. Une évaluation financière interne a révélé que le programme VIA-1 nous rapporte plus qu'il nous coûte.

**M. Pronovost:** Est-ce que ces sommes comprennent le rabais de 15 p. 100 pour un retard de plus de 30 minutes et le rabais de 100 p. 100 pour un retard de plus de 2 heures?

**M. Roche:** C'est exact. Par exemple, selon nos calculs le VIA-1 avait besoin d'une augmentation d'achalandage de 19 p. 100, au prix que nous demandions, pour atteindre le seuil de la rentabilité. Au cours de cette première année d'exploitation, VIA-1 a enregistré une augmentation d'achalandage de 35 p. 100. Nous avons dépassé le seuil de rentabilité et contribué au Trésor.

**Mr. Pronovost:** Mr. Hanigan, between 1985 and 1987, VIA Rail had one million fewer travellers over its entire network. Between 1987 and 1988 there was an increase. In my opinion, this increase is due, in large measure, to strikes, particularly in the area of bus transport in Quebec and in Ontario, but mainly in Quebec. Do you think that the numbers of passengers on VIA Rail would have continued to decrease if there hadn't been a strike? In 1985 you had 8 million passengers. In 1986 you had 6.4 million passengers and in 1987, 5.9 million passengers. After that, there was an increase due to a major strike.

**Mr. Hanigan:** Of course, we acknowledge the fact that the Voyageur bus strike had a positive effect on VIA Rail's ridership, but that was not the only reason. It's one of many reasons. Our trains' improved performance was also an important element, as were various actions we took. The snacks or light meals served on board our trains were mentioned, among other things; this also contributed to the increase.

In order to show you that the increase in our ridership in 1988 was not simply an accident, I should tell you that since the beginning of 1989, this trend has been continuing. I have figures to prove that up until the end of May, that is, for the first five months of 1989, we had another increase, an increase 8 % higher than the 1988 increase. So this trend, which began at the beginning of 1988 or towards the end of 1987, is continuing.

[Text]

**M. Provonost:** Monsieur Hanigan, vous avez entrepris en 1988 un programme important de modernisation de vos 190 voitures de type LRC. VIA Rail, comme entreprise, a décidé pour la première fois d'investir beaucoup de temps et beaucoup d'argent—80,000 heures—pour cette rénovation-là. Vous avez commencé à rénover ces voitures à votre atelier de Montréal, je crois. À quoi vont servir ces voitures neuves, monsieur Hanigan?

**M. Hanigan:** On prévoit les utiliser sur les parcours de l'Ouest canadien, sur les transcontinentaux de l'Ouest.

**M. Pronovost:** Est-ce que vous allez continuer à utiliser ces voitures malgré le plan que vous devez présenter au ministre?

**M. Hanigan:** Cela fait partie du plan de l'entreprise. L'utilisation du matériel roulant fera partie du plan de l'entreprise.

**M. Provonost:** Vous pensez que ce ne sera pas de l'argent perdu?

**M. Hanigan:** Eh bien, VIA a environ 700 voitures présentement. On parle de rénover 190 voitures sur un parc de 700. Il y aura sûrement moyen de les utiliser.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** When we last met, my colleague, Brian Tobin, asked Mr. Lawless a question the contents of which many of us on the committee found to be quite disturbing. I would like to continue that line of questioning and put questions directly to the witness, Dr. Hugh Horner.

Dr. Horner, according to *The Windsor Star* article of May 19, 1989, it was outlined that in one way or another Alberta will have passenger trains running from Calgary and Edmonton through the mountains to the west. It stated that if the cut-backs are serious, and have a serious impact on train service through the Rocky Mountains, a private group would step forward to operate a new service. According to you, the group is remaining anonymous, but at the moment you would be the chief public spokesman for this group.

Can you tell the members of this committee if you believe that this would be a conflict of interest for you, Dr. Horner, to be the chief public spokesman for this group that is interested in the rights to some of VIA Rail's routes, and especially the Dayliner, a route that is considered to be, and is, a profitable route in the west? Do you not consider this at all to be a conflict of interest, when you call yourself the chief public spokesman?

• 1710

**Mr. Hugh Horner (Vice-Chairman, VIA Rail):** As usual with any media release, some of the stuff is left out and other things are taken for granted by those who write it. What I did say, after a meeting with the elected people

[Translation]

**Mr. Pronovost:** Mr. Hanigan, in 1988 you began a project involving the complete renovation of your 190 LRC cars. For the first time, VIA Rail made a business decision to invest a lot of time and money—80,000 person-hours—in these renovations. You began modernizing these cars in your shop in Montreal, I believe. Why these new cars, Mr. Hanigan?

**Mr. Hanigan:** We intend to use them on our Western Canada run, on the Western transcontinentals.

**Mr. Pronovost:** Are you going to continue using these cars despite the plan you are to submit to the Minister?

**Mr. Hanigan:** This is part of our corporate plan. The use of rolling stock will be part of our corporate plan.

**Mr. Pronovost:** Don't you think that this will be a waste of money?

**Mr. Hanigan:** Well, at the present time, VIA Rail has approximately 700 cars. We're talking about refurbishing 190 cars out of a fleet of 700. We'll surely find some way to use them.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Lors de notre dernière séance, mon collègue, monsieur Brian Tobin, a posé à M. Lawless une question dont la réponse a profondément consterné bien des membres de ce comité. Je voudrais poursuivre dans ce même ordre d'idées et poser mes questions directement au témoin, M. Hugh Horner.

Monsieur Horner, selon un article publié dans le *Windsor Star*, le 19 mai 1989, l'Alberta aura quoi qu'il arrive des trains passagers qui feront le parcours qui va de Calgary-Edmonton jusqu'au Pacifique en passant par les montagnes de l'Ouest. Cet article prédit que, si les compressions sont considérables et si elles ont une incidence importante sur le service ferroviaire dans les Rocheuses, un groupe privé se présentera pour entreprendre un nouveau service. D'après ce que vous dites, ce groupe tient à garder l'anonymat; mais, à l'heure actuelle il semble que vous êtes le porte-parole principal de ce groupe.

Monsieur Horner, pourriez-vous dire au membres de ce comité si vous pensez que cela constitue un conflit d'intérêts: vous êtes le porte-parole principal de ce groupe qui convoite le droit d'exploiter certaines des lignes de VIA, et surtout celle de l'autorail, qu'on considère comme une des plus rentables de l'Ouest? Étant donné que vous êtes, de votre propre aveu, le porte-parole principal de ce groupe, ne croyez-vous pas que vous êtes en conflit d'intérêts?

**M. Hugh Horner (vice-président, VIA Rail):** Comme dans tous les articles de presse, les auteurs oublient parfois certains détails et tiennent d'autres éléments pour acquis. Ce que j'ai dit, après avoir rencontré les représentants et



[Texte]

and the chambers of commerce along the Edmonton-Jasper corridor, was that after having some discussions with a variety of people. . . If that is a group, okay, then it is a group. I have had discussions with a variety of people, including the provincial government, on whether or not they might step in to ensure that service.

I would remind the committee that the abrupt cancellation of the Supercontinental by the former government cost the residents of Jasper alone \$10 million. Indeed, a provincial study by the Province of Alberta showed a loss of \$35 million in tourist revenue in northern Alberta. It is essential for the tourist industry.

The other important factor for making the statements I did was that the tour group operators were becoming very nervous. As they plan more than one year ahead, they had to know. I did say there would be no change for this year, from my view, and essentially I was trying to assure them that there would be trains available for tourists through the Rocky Mountains. I stand by what I said.

**Mr. Keyes:** If I could get back on track—excuse the pun—to the question, the simple question is are you the spokesman for this anonymous group that is interested in purchasing them?

**Mr. Horner:** I am speaking for myself as an individual on the board of VIA who wants to ensure we have passenger service through the mountains. I have spoken to a number of people who will assist, if that is necessary.

**Mr. Keyes:** Are you precluding then that it is going to be sold?

**Mr. Horner:** I am sorry, I do not understand.

**Mr. Keyes:** The facts as we have them are that Dr. Horner says he is the chief public spokesman for a group that is interested in buying—

**Mr. Horner:** No.

**Mr. Keyes:** —that dayliner. Are you a spokesman for that group?

**Mr. Horner:** That is not at all what I said. We did not talk about buying. We talked about assisting VIA in one way or another—

**Mr. Keyes:** In selling that line?

**Mr. Horner:** —in maintaining those routes.

**Mr. Keyes:** In selling that line?

**Mr. Horner:** No, there was no question of selling that line. It was a question of maintaining that service.

**Mr. Keyes:** Renting the line?

**Mr. Horner:** It was a question of maintaining the service, perhaps with the assistance of the two provincial governments.

[Traduction]

les chambres de commerce le long du couloir Edmonton-Jasper, c'est qu'après m'être entretenu avec diverses personnes. . . s'il s'agit d'un groupe, très bien, c'est un groupe. J'ai eu des entretiens avec diverses personnes, y compris les représentants du gouvernement provincial, pour savoir s'ils pouvaient intervenir pour garantir le maintien de ce service.

Je rappelle au comité que la suppression soudaine du Supercontinental par l'ancien gouvernement a coûté aux seuls résidents de Jasper 10 millions de dollars. En fait, selon une étude effectuée par l'Alberta, cette initiative a entraîné un manque à gagner de 35 millions de dollars en recettes touristiques dans le nord de cette province. Ce service est essentiel à l'industrie touristique.

L'autre facteur important qui m'a poussé à faire ces déclarations, c'est que les organisateurs de voyages à forfait devenaient très nerveux. Étant donné qu'ils établissent leurs plans plus d'un an à l'avance, ils voulaient savoir à quoi s'en tenir. J'ai effectivement déclaré qu'il n'y aurait aucun changement cette année, à mon avis et en fait, j'ai essayé de leur donner l'assurance que les touristes pourraient continuer à traverser les Rocheuses en train. Je maintiens ma position.

**M. Keyes:** J'aimerais revenir sur la voie—veuillez excusez le calembour—et vous poser une question simple: êtes-vous le porte-parole de ce groupe anonyme qui souhaite acheter cet autorail?

**M. Horner:** Je parle en mon nom personnel en tant que membre du Conseil d'administration de VIA qui souhaite garantir le maintien d'un service voyageurs dans les Rocheuses. J'ai parlé à certaines personnes qui sont prêtes à nous aider, si besoin est.

**M. Keyes:** Excluez-vous la possibilité de vendre ce service?

**M. Horner:** Je regrette, je n'ai pas compris la question.

**M. Keyes:** D'après les faits que nous connaissons, monsieur Horner déclare qu'il est le principal porte-parole d'un groupe désireux d'acheter. . .

**M. Horner:** Non.

**M. Keyes:** . . . cet autorail. Êtes-vous le porte-parole de ce groupe?

**M. Horner:** Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. Il n'est pas question d'achat. Nous avons parlé d'aider VIA d'une façon ou d'une autre. . .

**M. Keyes:** À vendre cette ligne?

**M. Horner:** . . . à maintenir ces circuits.

**M. Keyes:** À vendre cette ligne?

**M. Horner:** Non, il n'a pas été question de vendre la ligne. Il est question de maintenir le service.

**M. Keyes:** De louer la ligne?

**M. Horner:** Il s'agit de maintenir le service, éventuellement avec l'aide des deux gouvernements provinciaux.



[Text]

**Mr. Keyes:** Did Mr. Horner get offers to sell?

**Mr. Horner:** No, and I did not have any intention of getting offers to sell or otherwise.

**The Chairman:** The big thing, Dr. Horner, as you well know from Mr. Tobin's questions last week... And I must say I was a little surprised myself, which is one of the reasons I think you are here. Certainly from the newspaper reports that were read out—and Mr. Keyes read part of one—you as the vice-chairman of VIA were publicly saying, as I understood the newspaper report—and I know about newspaper reports—you were the spokesperson for a group that wanted to buy one of the more lucrative lines of VIA. That is the whole reason and the only reason you are here today, other than that it is nice to see you.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, that is simply not true. Nobody talked about buying anything. We talked about maintaining service in whatever way we could assist in doing that. I think that is a responsible action on the part of a director of VIA Rail.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, Dr. Horner is obviously aware of this article and the statements made in it and the ones in the *Star* of May 19. Did Dr. Horner do anything to correct the statements made in this document? Did he advise anyone that this is not the capacity in which he is acting or he intended to act?

**Mr. Horner:** My experience in public life is that it is very difficult to correct news stories once they are out.

**Mr. Keyes:** Did Dr. Horner discuss it with his chairman?

**Mr. Horner:** Yes.

**Mr. Keyes:** What was the outcome of that discussion?

**Mr. Horner:** Simply that I was attempting to use any contacts I had to ensure we kept those tour services running through the mountains. And indeed, I think they could be expanded, as I have said—and it appears in the article also—to major world-class tourist destinations such as West Edmonton Mall and the Tyrrell Museum in Drumheller.

• 1715

**Mr. Keyes:** Dr. Horner has assured Canadians that the service to the tour operators will be maintained. Is that what he is telling us here today?

**Mr. Horner:** I have tried to relieve some of their doubts. It was going to be there this year. With private or provincial assistance, we would try to see it would be maintained.

[Translation]

**M. Keyes:** Monsieur Horner a-t-il reçu des offres de vente?

**M. Horner:** Non, et je n'ai pas la moindre intention d'en recevoir.

**Le président:** Il y a un point épineux, monsieur Horner, et vous le savez d'après les questions que vous a posées M. Tobin la semaine dernière... Je dois dire que j'ai été moi-même un peu surpris, et c'est l'une des raisons qui m'a poussé à vous inviter à revenir. D'après les articles de presse qui ont été lues—et M. Keyes vous en a lu une partie—vous auriez déclaré en public, en votre qualité de vice-président de VIA, si j'ai bien compris l'article—et la lecture des journaux m'est familière—que vous étiez le porte-parole d'un groupe désireux d'acheter l'une des lignes de VIA les plus lucratives. C'est l'unique raison de votre présence ici aujourd'hui, mis à part le plaisir de vous voir.

**M. Horner:** Monsieur le président, c'est tout simplement faux. Il n'a jamais été question d'acheter la moindre ligne. Nous avons parlé de maintenir le service par tous les moyens possibles. C'est, à mon avis, une mesure responsable de la part d'un administrateur de VIA Rail.

**M. Keyes:** Monsieur le président, monsieur Horner a manifestement lu cet article et les déclarations qui y sont rapportées, ainsi que celles du *Star* du 19 mai. Monsieur Horner a-t-il pris des mesures pour apporter une correction aux déclarations qui se trouvent dans ce document? A-t-il signalé à quelqu'un qu'il ne joue pas ce rôle ou n'a pas l'intention de le jouer?

**M. Horner:** D'après mon expérience de la scène publique, il est très difficile de corriger des articles de presse une fois qu'ils sont publiés.

**M. Keyes:** Monsieur Horner en a-t-il discuté avec le président du Conseil d'administration?

**M. Horner:** Oui.

**M. Keyes:** Qu'est-il ressorti de cette discussion?

**M. Horner:** Tout simplement que j'essayais de faire appel à toutes mes relations pour garantir le maintien de ces voyages à forfait à travers les montagnes. En fait, comme je l'ai déclaré—et l'article en fait état également—je pense que l'on pourrait accroître ces services de façon à desservir les principales destinations touristiques de renommée mondiale, comme le West Edmonton Mall et le Musée Tyrrell à Drumheller.

**M. Keyes:** M. Horner a donné l'assurance aux Canadiens que le service offert aux organisateurs de voyages à forfait sera maintenu. Est-ce bien ce qu'il nous dit aujourd'hui?

**M. Horner:** Je me suis efforcé de calmer leurs doutes. Le service devait être maintenu cette année. Grâce à l'aide du secteur privé ou du gouvernement provincial, nous nous efforcerons de le maintenir.

[Texte]

**Mr. Keyes:** Dr. Horner was going to accomplish that end either to keep that lucrative line operating, or to do what it would take to privatize that line in order to maintain the service. Is that correct? Is that what he is telling this committee today?

**Mr. Horner:** I think that is one of the options.

**Mr. Keyes:** In other words, he is looking out for the private interests of a group that is interested in taking that lucrative line—

**The Chairman:** Dr. Horner, you are the vice-chairman of the board. Are you representing any private group—

**Mr. Horner:** No, I am not.

**The Chairman:** —that hopes to take over that route through the Rockies, which is one of the more scenic and nicer routes of the operation?

**Mr. Horner:** No.

**The Chairman:** You were speaking of a sort of chamber of commerce situation—

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, he is saying no. We are getting that answer, no, repeatedly. I am asking, Mr. Chairman, through you to Dr. Horner, how he can guarantee the tour offers that the line will be operational—

**The Chairman:** He cannot. Who the hell can?

**Mr. Keyes:** He said it is assured.

**Mr. Horner:** I will try to make sure that it continues to operate, and I have the—

**Mr. Keyes:** How does he propose to continue to assure that it will operate?

**The Chairman:** He has a lot of Horner enthusiasm.

**Mr. Keyes:** Can we get the answer from the witness, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes. Would you try to answer it and then we are going to switch? Would you try to answer that question? You cannot assure a crazy thing, of course.

**Mr. Horner:** No.

**Mr. Keyes:** You used the word. He says he can assure—

**The Chairman:** Well, he cannot. The question is stupid.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, I take exception to your remark that the question is stupid. The question is not stupid.

**The Chairman:** No one can guarantee. No, no, excuse me. I should not have said that, but the fact of the matter is that no one at the table of witnesses, in view of the precarious state of VIA Rail, can guarantee a thing.

**An hon. member:** That is right.

[Traduction]

**M. Keyes:** M. Horner est prêt à faire son possible pour conserver cette ligne lucrative ou à prendre les mesures nécessaires pour la privatiser afin de maintenir le service. Est-ce exact? Est-ce bien ce qu'il est en train de dire au comité aujourd'hui?

**M. Horner:** C'est l'une des options qui s'offre à nous.

**M. Keyes:** Autrement dit, il s'occupe des intérêts particuliers d'un groupe qui désire reprendre cette ligne lucrative. . .

**Le président:** Monsieur Horner, vous êtes le vice-président du conseil d'administration. Représentez-vous un groupe privé. . .

**M. Horner:** Non, absolument pas.

**Le président:** . . . qui espère reprendre cette ligne qui traverse les Rocheuses, et qui est l'un des circuits les plus touristiques et les plus beaux de votre service?

**M. Horner:** Non.

**Le président:** Vous avez parlé de la Chambre de commerce. . .

**M. Keyes:** Monsieur le président, le témoin a répondu non. C'est la réponse que nous obtenons continuellement. Je voudrais demander à M. Horner, par votre intermédiaire, monsieur le président, comment il peut garantir aux organisateurs de voyages à forfait que la ligne sera en service. . .

**Le président:** Il ne le peut pas. Qui diable le pourrait?

**M. Keyes:** Le témoin déclare que c'est certain.

**M. Horner:** Je vais faire mon possible pour m'assurer que la ligne reste en service, et j'ai le. . .

**M. Keyes:** Comment compte-t-il s'assurer qu'elle sera en service?

**Le président:** Il est très optimiste, comme tout son clan.

**M. Keyes:** Pouvons-nous obtenir une réponse du témoin, monsieur le président?

**Le président:** Oui. Voulez-vous essayer de répondre à la question, puis nous passerons à autre chose? Voulez-vous essayer de répondre à cette question? De toute évidence, vous ne pouvez donner aucune assurance.

**M. Horner:** Non.

**M. Keyes:** C'est vous qui avez utilisé le terme. Vous avez dit que vous pouviez garantir. . .

**Le président:** Eh bien, il ne le peut pas. La question est stupide.

**M. Keyes:** Monsieur le président, je suis indigné par votre remarque selon laquelle ma question est stupide. Elle n'est pas stupide.

**Le président:** Personne ne peut donner de garantie. Non, veuillez m'excuser. Je n'aurais pas dû dire cela, mais le fait est qu'aucun des témoins présents aujourd'hui ne peut donner la moindre garantie, étant donné la situation précaire dans laquelle se trouve VIA Rail.

**Une voix:** C'est exact.



[Text]

**Mr. Keyes:** How can the vice-chairman of VIA be saying that the service may be transferred to a private operator when he is the vice-chairman? It would result in a conflict of interest.

**The Chairman:** Of course it would. If he were the head of the private group going to take over the private operator through the Rockies, then he would be in a very definite conflict of interest. He has told this committee that he is not. As a sense of Horner boosterism, he has said he would like to keep the thing going, as I understand it.

**Mr. Horner:** That is correct, Mr. Chairman.

**The Chairman:** If there is no contractual relationship or legal relationship—

**Mr. Horner:** Absolutely none.

**The Chairman:** —then I think I have understood him. I have been exposed—overexposed sometimes—to the Horner boosterism in different capacities.

**Mr. Fontana (London East):** If I could have a supplementary, Mr. Chairman, along the same line of questioning, Mr. Horner used the words “assure the tour operators of a continued or maintained service in the Rockies”. The question is how can he assure tourist operators when the chairman of this board and the president of this company cannot assure Canadians that they in fact will have VIA continued service across this country?

**The Chairman:** Agreed.

**Mr. Fontana:** He used the word “assured”. Could I have a clarification again from Mr. Horner exactly what he told those tour operators regarding VIA service in that area?

**Mr. Horner:** I told them we would do everything we could to see the service was maintained, including approaching the federal government for assistance, if necessary.

**Mr. Fontana:** Did that also include the private sector?

**Mr. Horner:** I did not rule that out.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, we make our point: he did not rule it out.

**The Chairman:** I think you have all made your points, and we go to Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I would like to ask the five witnesses whether all five of you, Mr. Hanigan, Mr. Lawless, Mr. Horner, and the other two gentlemen, are totally and irrevocably committed to a successful national rail passenger system.

**The Chairman:** Good question.

[Translation]

**M. Keyes:** Comment le vice-président du conseil d'administration de VIA peut-il prétendre que le service sera peut-être cédé à un exploitant privé, puisque c'est lui le vice-président? Il y aurait alors conflit d'intérêts.

**Le président:** Bien entendu. S'il était à la tête du groupe privé qui va assurer le service de voyages à forfait dans les Rocheuses, il serait de toute évidence en conflit d'intérêts. Il a déclaré au comité que ce n'était pas le cas. Pour se faire valoir, il a dit qu'il souhaitait que le service soit maintenu, si j'ai bien compris.

**M. Horner:** C'est exact, monsieur le président.

**Le président:** S'il n'existe aucun rapport contractuel ou juridique. . .

**M. Horner:** Absolument aucun.

**Le président:** . . . je pense avoir compris ce qu'il a dit. J'ai déjà été en présence dans diverses situations—parfois même de façon excessive—de cet enthousiasme à la Horner.

**M. Fontana (London-Est):** Je voudrais poser une question qui fait suite aux précédentes, monsieur le président. M. Horner a dit qu'il voulait «garantir aux organisateurs de voyages à forfait le maintien ou la continuation du service dans les Rocheuses». Je voudrais savoir comment il peut donner cette assurance aux organisateurs de voyage lorsque le président de son conseil d'administration et le président de la société ne peuvent pas garantir aux Canadiens que le service voyageur de VIA sera maintenu dans tout le pays?

**Le président:** C'est bien vrai.

**M. Fontana:** Il a utilisé le terme «donner l'assurance». Je voudrais demander à M. Horner de nous préciser ce qu'il a dit aux organisateurs de voyages à forfait au sujet du service exploité par VIA dans cette région?

**M. Horner:** Je leur ai dit que nous ferions tout notre possible pour assurer le maintien du service, même s'il fallait pour cela demander une aide au gouvernement fédéral.

**M. Fontana:** Ainsi qu'au secteur privé?

**M. Horner:** Je n'ai pas exclu cette possibilité.

**M. Keyes:** Monsieur le président, c'est clair: il n'a pas exclu cette possibilité.

**Le président:** Je pense que vous avez tous fait valoir vos arguments. Je donne la parole à M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Je voudrais demander aux cinq témoins si tous les cinq, c'est-à-dire M. Hanigan, M. Lawless, M. Horner et les deux autres messieurs, vous êtes totalement et irrévocablement déterminés à offrir dans le pays un service ferroviaire de transport de voyageurs rentable.

**Le président:** Voilà une bonne question.



[Texte]

[Traduction]

• 1720

**Mr. Hanigan:** I think one answer could be sufficient, but I will answer for myself. Yes, I am committed or I would not be here.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I am totally committed to putting together a business plan that will see how we can operate passenger services in Canada on the basis of the framework we have to work with. We are going to operate whatever we can within that framework.

**Mr. Benjamin:** I do not want to victimize you, gentlemen, because you are not answerable for government policy, but given the framework laid down in this budget for the limits and strictures placed upon VIA Rail, do you believe you can conscientiously maintain, operate and have some chance of success of operating most, if not all, your present routes under the present policy of the government?

**Mr. Lawless:** I would hope that what we are going to be able to do is put together a business plan that will see as many of these routes operating as possible. There is a whole series of options available to us in this process, and we are going to explore every one of them. Hopefully we are not just going to be able to give the minister a single option. We will give him as many options as we can in every part of the country that we can with respect to the passenger services operating now and will be operating in the future.

**Mr. Benjamin:** I only have one more question in this area, and then I would like to move to another one. In the matter of your own personal and corporate integrity, if the government rejects what you consider to be a plan for a viable national rail passenger system with an opportunity to succeed, will you or will you not be resigning your present positions?

**The Chairman:** To whom is that addressed, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** The whole damned works of them.

**Mr. Angus:** Including the parliamentary assistant.

**Mr. Benjamin:** Your own integrity is at stake in this. You cannot wear two hats, as my colleague from Thunder Bay said. You are either going to have a successful rail passenger system or you are going to slavishly follow government policy and buy it. If you are going to do that, why do you not resign?

**Mr. Lawless:** I certainly do not have my integrity in peril here at all. I have had a lot of integrity all my life in operating a railroad, and if I end up operating VIA Rail I will continue to have that integrity. I do not have any problem at all with respect to myself or my assignment that I have to undertake.

**Mr. Benjamin:** You will be victims of government policy. What is crucial to the success of VIA Rail passenger trains, whatever ones we are left with starting in October? What is the status of the refurbishing of

**M. Hanigan:** Une seule réponse pourrait suffire pour tous, mais je vous dirai, en mon nom personnel, que oui; je suis engagé vis-à-vis de cet objectif, sinon je ne serais pas ici.

**M. Lawless:** Monsieur le président, je me suis tout à fait engagé à concevoir un plan d'entreprise en matière de transport des passagers correspondant au cadre dans lequel nous devons travailler. Nous allons continuer à offrir ce service en tenant compte de ces paramètres.

**M. Benjamin:** Messieurs, je ne veux pas m'attaquer à vous car vous n'êtes pas responsables des politiques adoptées par le gouvernement. Cela dit, étant donné les limites et les contraintes auxquelles le budget assujettit VIA Rail, estimez-vous vraiment pouvoir faire fonctionner un tel service sur les voies actuellement en usage, l'entretenir et être rentable, compte tenu de la politique actuelle du gouvernement?

**M. Lawless:** J'espère que nous serons en mesure d'adopter un plan d'entreprise qui nous permette de continuer l'exploitation de bon nombre de ces voies. Il existe toute une gamme de possibilités, et nous allons étudier chacune d'entre elles. Nous avons bon espoir d'en soumettre plus d'une au ministre. Nous allons même lui présenter le plus de projets possibles nous permettant d'offrir le plus de services passagers dans toutes les parties du pays.

**M. Benjamin:** J'ai une dernière question là-dessus, après quoi j'aimerais passer à un autre sujet. Si le gouvernement rejette ce qui vous paraît être un projet rentable de service passagers national, par souci de conserver votre intégrité, allez-vous démissionner?

**Le président:** À qui adressez-vous cette question, monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** À chacun d'entre eux.

**M. Angus:** Y compris au secrétaire parlementaire.

**M. Benjamin:** Il y va de votre intégrité ici. Ainsi que l'a déjà dit mon collègue à Thunder Bay, vous ne pouvez servir deux intérêts. Il faut que vous exploitiez un bon service passagers, ou que vous vous conformiez aveuglément à la politique gouvernementale sans mot dire. Or si c'est bien ce que vous allez faire, pourquoi ne démissionnez-vous pas?

**M. Lawless:** Mon intégrité ne me paraît certainement pas compromise ici. J'en ai toujours fait preuve, dans mes fonctions d'administrateur des chemins de fer, et je suivrai cette même règle de conduite au sein de VIA Rail. Je ne vois aucun conflit dans l'exercice de mes responsabilités.

**M. Benjamin:** Vous serez les victimes des politiques gouvernementales. Qu'est-ce qui sera primordial au succès des services passagers de VIA Rail, si tout est qu'il en reste à partir d'octobre prochain? Où en est la

[Text]

equipment, since you are not buying new cars, and the conversion from steam to electricity and whatnot? How many have been converted so far? What is the state of the nation at the moment in VIA Rail in present refurbishing? How many more are you going to do, or are you cutting back on that too? By the way, Mr. Chairman, we phoned VIA Rail and gave them notice that this question was going to be asked, and I hope they have all the facts and figures with them.

**Mr. Hanigan:** We have all the facts and figures, Mr. Chairman, and Mr. Guiney will answer this question.

**Mr. Robert Guiney (Vice-President and Chief of Transportation, VIA Rail):** First of all, the first car, a coach, is scheduled out towards the end of this month, and that is the first of the stainless steel cars of the total 178 cars due for refurbishing. The program is on target. The first train set is due out in the fall of this year, and thereafter the cars and train sets will come out on a predetermined schedule to be applied to the services that will be operated.

• 1725

**Mr. Benjamin:** All the \$361 million for refurbishing is in place and will remain?

**Mr. Guiney:** In terms of the refurbishing, the \$361 million was not the number.

**Mr. Hanigan:** It was the total capital program.

**Mr. Guiney:** It was the total capital program. There was \$98 million, I believe, if I have the number.

**Mr. Hanigan:** Out of the \$361 million, \$119 million was allocated for the conversion of the cars, the balance being other capital projects, including purchasing locomotives.

**Mr. Benjamin:** But if you are going to cancel routes, why would you bother continuing the thing? If you are ordered to cancel routes, what will you do?

**The Chairman:** Is the \$110 million for conversion on track and proceeding?

**Mr. Hanigan:** That is proceeding according to plan.

**Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert):** Ma question porte sur l'utilisation des voies ferrées par VIA Rail. Tout le monde sait que vous payez des droits à CN et à CP. J'aimerais savoir quels sont les montants payés à chacun. Deuxièmement, j'aimerais savoir quelle est la façon de payer. Est-ce qu'on vous envoie une facture que vous réglez au moyen d'un paiement unique? Est-ce que

[Translation]

modernisation du matériel, puisque vous n'achetez plus de nouveaux wagons, et qu'en est-il de la conversion du chauffage à la vapeur au chauffage électrique et le reste? Combien y a-t-il eu de conversions jusqu'à maintenant? Où en sont les choses en matière de modernisation? Combien d'autres cas y aura-t-il, ou allez-vous faire porter vos compressions dans ce domaine-là aussi? Entre parenthèses, monsieur le président, je précise que nous avons téléphoné aux gens de VIA Rail afin de les aviser que nous allions poser une telle question, j'espère donc qu'ils nous ont apporté toutes les données nécessaires.

**M. Hanigan:** Nous avons tous ces chiffres en main, monsieur le président, et M. Guiney va répondre à la question.

**M. Robert Guiney (vice-président et chef des transports, VIA Rail):** D'abord, la première des 178 voiture en acier inoxydable devant être modernisées doit sortir à la fin du mois. Le programme respecte ses échéances. Le premier train doit sortir à l'automne, et ensuite, les voitures et les trains sortiront conformément à un calendrier déjà établi, et seront intégrés au parc du matériel en exploitation.

**M. Benjamin:** Les 361 millions de dollars affectés à la modernisation sont encore là et demeureront?

**M. Guiney:** Ce n'étaient pas 361 millions de dollars qui étaient affectés à cela.

**M. Hanigan:** Ce montant correspond au total des immobilisations.

**M. Guiney:** Oui, au total des immobilisations. Pour ce qui est de la modernisation, je crois qu'on y avait affecté 98 millions de dollars, si je peux retrouver les données.

**M. Hanigan:** Sur les 361 millions de dollars, 119 millions de dollars visaient la conversion et le reste d'autres immobilisations, y compris l'achat de locomotives.

**M. Benjamin:** Cependant, puisque vous allez annuler le service sur certains parcours, pourquoi vous donner la peine de maintenir cela? Si on vous ordonne d'abandonner certains trajets, que ferez-vous?

**Le président:** Est-ce que les 110 millions de dollars affectés à la conversion ont déjà été utilisés à cette fin, et est-ce que le programme est conforme au calendrier?

**M. Hanigan:** Oui, les choses se déroulent comme prévu.

**Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert):** I have a question about the use of the tracks by VIA Rail. Everyone knows that you have to pay fees to CN and CP for the use of their tracks. I'd like to know what you pay to each of these corporations. Secondly, I'd like to know how this payment is made; are you sent a bill that you pay in one lump sum, or do you pay by instalments? Thirdly, the use



[Texte]

c'est un paiement étalé? Troisièmement, l'utilisation des voies doit certainement être prise en considération. De quelle façon?

**M. Hanigan:** Je vais demander à M. Guiney de vous répondre à ce sujet. Il y a deux contrats différents, l'un avec le CN et l'autre avec le CP, et les conditions ne sont pas les mêmes.

**Mr. Guiney:** There are two individual arrangements in effect under a contract with both CN and CP. We have in place a train services agreement with Canadian National that sorts out the payment on the basis of train services operated and workload and that varies on the basis of those services, together with an incentive program. With CP Rail we have the existing operating agreement that has been in place and changed or updated from time to time, and that is currently in place and is in the process of being extended.

**Mme Venne:** Et les montants?

**Mr. Guiney:** The dollar value is driven by workload; we are—

**An hon. member:** Last year's?

**Mr. Guiney:** Sorry, this year's. On the total amounts, I can only say that there is a cost per train-mile and a cost per car-mile, and those two added together are the total cost of providing the services and the cost that we pay both CN and CP.

**Mme Venne:** Ne pouvez-vous pas me donner un exemple de montant qui a été payé?

**M. Hanigan:** Je vais vous fournir ce montant dans une seconde.

**Mr. Guiney:** The estimate for Canadian National in 1989 will be, as I believe Mr. Lawless indicated last week, in the order of \$54 million, split between direct cost and that portion to be earned through incentives. In the case of CP it is considerably less, given that we operate only about 25% of the train miles on CP lines.

I do not have the exact number for the costing. There it includes the cost of providing train crews; in the case of CN, the train crews were transferred from CN two years ago.

**Mme Venne:** Est-ce que VIA fait un paiement unique ou un paiement étalé? Comment procède-t-on?

**M. Hanigan:** Nous versons chaque mois un montant au CP. C'est une facture mensuelle. Dans le cas du CN, selon les nouveaux arrangements, on fait quatre versements par année.

**Mme Venne:** Et quand le redressement de ces versements-là se fait-il s'ils sont trop élevés? Si vous avez trop payé par rapport à l'utilisation que vous avez faite des voies ferrées, quand est-ce que le CN ou le CP vous rembourse ou vous donne un crédit?

[Traduction]

of the tracks must certainly be taken into consideration, but how?

**Mr. Hanigan:** I will ask Mr. Guiney to answer this question. There are 2 different contracts, one with CN, and the other with CP, and in each case the terms are different.

**M. Guiney:** Effectivement, les contrats signés avec le CN et le CP sont différents. Dans le cas du Canadien National, nous avons signé une entente en vertu de laquelle le paiement se fonde sur les services effectifs ainsi que la charge de travail, ce qui signifie donc un niveau variable; s'ajoute à cela un programme d'encouragements. Quant au CP, l'entente actuelle existe depuis quelque temps déjà et est modifiée et mise à jour de temps à autre; elle sera renouvelée bientôt.

**Mrs. Venne:** What about the amounts?

**M. Guiney:** Les montants varient selon l'utilisation réelle des voies ferrées; nous. . .

**Une voix:** Pour l'année dernière?

**M. Guiney:** Non, pour cette année. Pour ce qui est des sommes totales, je peux seulement vous dire que chaque mille-train et chaque mille-voiture correspond à un certain coût, et la somme de tout cela représente le coût des services de location des voies du CN et du CP.

**Mrs. Venne:** Can't you give me an example of the amounts already paid?

**Mr. Hanigan:** In a moment.

**M. Guiney:** Ainsi que M. Lawless l'a déjà précisé la semaine dernière, on prévoit que pour 1989, les frais de location que nous devrons payer au CN atteindront quelque 54 millions de dollars, dont une portion correspondra au coût direct, et l'autre du programme d'encouragements. Toutefois, la location des voies du CP nous coûtera beaucoup moins étant donné que seulement 25% de nos milles-train empruntent les voies du CP.

Je n'ai pas en main les données précises sur ces coûts. Dans le cas du CP, il faut ajouter les coûts correspondant à la location de son personnel tandis qu'au CN, le personnel a été muté de CN à VIA il y a deux ans.

**Mrs. Venne:** Does VIA make one lump sum payment or a staggered one? How does it go about it?

**Mr. Hanigan:** We make a monthly payment on a monthly bill sent to us by CP. In the case of CN, according to the new arrangements, we must make four payments per year.

**Mrs. Venne:** And if those payments are too high, when are they adjusted? If you pay too much considering the limited use you made of the tracks, when will either CN or CP repay you, or give you a rebate?



[Text]

**Mr. Hanigan:** En vertu de l'entente avec le CP, l'ajustement se fait quelques mois plus tard. Dans le cas du CN, cela ne peut pas se présenter. C'est un montant forfaitaire basé sur la quantité de travail qu'on fait exécuter. Il pourrait y avoir un ajustement à la fin de l'année, mais il serait vraiment mineur. C'est un nouveau contrat qu'on a avec le CN depuis le 1<sup>er</sup> janvier.

• 1730

**Mr. Wood (Nipissing):** My questions are for Mr. Lawless. What was your specific role when CN was getting out of the passenger service business?

**Mr. Lawless:** None.

**Mr. Wood:** None? That is hard to believe.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, the answer is correct. I had nothing to do with passenger services. At the time the decision was made in 1978 to create the present Crown corporation called VIA, I had the full responsibility for the freight side of the business.

**Mr. Wood:** Was that your position at CN at the time, in charge of freight?

**Mr. Lawless:** I was vice-president of marketing.

**Mr. Wood:** Could you enlighten us as to what specific mandate you have been given by the Minister of Transport, his personal staff, or maybe his officials as to the future of VIA Rail?

**Mr. Lawless:** The assignment the Minister of Transport has given me as President and Chief Executive Officer of VIA, Mr. Chairman, is to present to him sometime in late June or early July a business plan that will indicate what services can be operated over the next five years and how we will operate those services. I have the VIA staff putting together that business plan now.

**Mr. Wood:** You will have to forgive me, Mr. Lawless, if I am a bit cynical. I suspect that you have really been brought into VIA Rail in your present position to implement a government policy of cuts. If I am wrong, then maybe you could describe some of the creative alternatives VIA Rail is currently considering as an alternate to those cuts.

**Mr. Lawless:** I think it would be premature and speculative to undertake that kind of an exercise to this committee today. We are looking at the total operation. We are trying to determine what services and how they can be operated. We have not come to any firm conclusions on the final plan yet. We are exploring every option we think is available to us to put this plan together, and we will be as innovative and as creative as we can in the process.

[Translation]

**Mr. Hanigan:** According to the terms of our agreement with CP, the adjustment is made a few months later. However, this is not possible in the case of CN. We pay a fixed amount, which is based on the amount of work we ask to be done. There might be an adjustment at the end of the year, but it would be really minimal. This is according to a new contract we signed with CN on the 1st of January.

**M. Wood (Nipissing):** Ma question s'adresse à M. Lawless. Quel rôle jouiez-vous au sein du CN lorsque cette société s'est retirée du service de transport des passagers?

**M. Lawless:** Aucun.

**M. Wood:** Aucun? C'est difficile à croire.

**M. Lawless:** Monsieur le président, la réponse est pourtant juste. Je n'ai rien eu à voir avec le transport des passagers. Lorsqu'on a décidé de mettre sur pied une société de la Couronne appelée VIA, en 1978, j'étais directeur des services de transport de marchandises.

**M. Wood:** Quel poste occupiez-vous au sein du CN?

**M. Lawless:** J'étais vice-président à la commercialisation.

**M. Wood:** Pouvez-vous nous dire quel mandat vous ont donné le ministre des Transports ou ses collaborateurs par rapport à l'avenir de VIA Rail?

**M. Lawless:** Monsieur le président, le ministre des Transports m'a chargé en tant que président et directeur général de VIA Rail de lui présenter un plan d'entreprise, pour fin juin ou début juillet, où je préciserais quels services nous pourrions exploiter au cours des cinq prochaines années, et comment nous nous y prendrions pour le faire. VIA s'occupe présentement de l'élaboration de ce plan.

**M. Wood:** Pardonnez-moi, M. Lawless, si je fais preuve d'un peu de cynisme ici. Je pense en effet qu'on vous a nommé à votre poste afin de mettre en oeuvre une politique de compression. Si je suis dans l'erreur, alors peut-être pouvez-vous me donner une idée des solutions de rechange pleines d'imagination que VIA Rail étudie présentement pour éviter ces réductions budgétaires.

**M. Lawless:** Il me paraît prématuré de me prononcer là-dessus aujourd'hui, et de toute façon une telle question est trop abstraite. Nous tenons compte de l'ensemble des activités; nous nous efforçons d'établir quels services on retiendra et comment les exploiter. Pour le moment, nous ne sommes pas arrivés à des conclusions définitives. Nous étudions toutes les possibilités par rapport à ce plan, et nous efforcerons d'être novateurs et de faire preuve du plus d'imagination possible.

[Texte]

**Mr. Wood:** Do we have your undertaking, Mr. Lawless, to come back to this committee with the group of individuals you have with you today as soon as that plan is completed?

**Mr. Lawless:** The chairman has already indicated in his statement to the chairman of this committee that VIA will be prepared to come back and discuss the plan with this committee after it has been submitted to the minister and approved.

**The Chairman:** You have good questions, Mr. Wood. If I can throw in. . .

Other than the interesting things you are looking to in continuing the service, do you have any fundamental criteria you are using to assess the operation of VIA in terms of the direction in the budget? Can you inform the committee about that?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I can say that we are not trying to go out of business. We are trying to find a way to stay in business, and it is a business plan. It is not designed to find ways to terminate everything.

**Mr. Wood:** I would like you to discuss your experiences at CN relative to pool trains. As you know, Mr. Lawless, pool trains and in general mixed trains provided good service to a number of rural communities for many years. I am interested to know why we have heard no mention of those experiences in the current discussion involving VIA. Do you see as one of the creative alternatives to cuts the restoration of pool trains?

• 1735

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I am not sure whether the questioner understands what a pool train is, but—

**Mr. Wood:** Yes, I do.

**Mr. Lawless:** Well, pool trains are operating right now. That is what VIA is.

**Mr. Wood:** Not VIA. I am talking about VIA, and we are talking about some of the areas VIA is servicing now that probably could be serviced if you allowed VIA to carry freight. I know what a pool train is; it is a passenger train attached to a freight train, and I am quite aware of it. I think one of the many constraints placed on VIA by CN and CP is that VIA is not allowed to carry freight. To continue VIA, would you lift the barrier to VIA's revenue section?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I apologize to the questioner. That is not my understanding of what a pool train was in the past. A pool train was Canadian Pacific and Canadian National operating a single service, and that is what VIA is today. I have never heard of a freight train and a passenger train being called a—

[Traduction]

**M. Wood:** Monsieur Lawless, pouvez-vous revenir témoigner devant nous avec les mêmes collaborateurs qu'aujourd'hui dès que votre plan sera terminé?

**M. Lawless:** La déclaration du président de VIA Rail précise déjà qu'il est disposé à revenir discuter du plan d'entreprise, une fois qu'il aura été présenté au ministre et approuvé.

**Le président:** Vous posez de bonnes questions, monsieur Wood. Si vous permettez, j'aimerais intervenir. . .

À part les solutions que vous devriez trouver pour maintenir le service, recourez-vous à des normes de base pour évaluer les activités de VIA par rapport à l'orientation du budget? Pourriez-vous nous informer là-dessus?

**M. Lawless:** Monsieur le président, je peux affirmer que nous nous ne cherchons pas à mettre fin à nos services. Nous nous efforçons au contraire de trouver les moyens de le maintenir, et ils s'articuleront dans notre plan d'entreprise. Nous ne cherchons pas les moyens à prendre pour tout abandonner.

**M. Wood:** J'aimerais maintenant vous interroger au sujet des convois en commun qui ont déjà en cours au sein du CN. Vous n'ignorez pas, monsieur Lawless, que pendant bon nombre d'années, les convois mixtes ont fourni d'excellents services ferroviaires à certaines collectivités rurales. J'aimerais donc savoir pourquoi aucune mention en a été faite au cours des récentes discussions relatives à VIA. Pensez-vous que le retour à ces convois en commun pourrait être une de ces solutions pleines d'imagination?

**M. Lawless:** Monsieur le président, je me demande si M. Wood sait vraiment ce qu'est un convoi en commun, mais. . .

**M. Wood:** Oui, je le sais.

**M. Lawless:** Eh bien, il y a des convois en commun maintenant. C'est justement ce qu'est VIA.

**M. Wood:** Pas VIA. Je parle des services que VIA pourrait offrir si on l'autorisait à transporter des marchandises. Je sais bien ce qu'est un convoi en commun; c'est un train de voyageurs rattaché à un train de marchandises. Or, à l'heure actuelle, le CN et le CP interdisent à VIA de transporter des marchandises. Pour maintenir le service de VIA, est-ce que vous lèveriez cet obstacle à l'augmentation de ses revenus?

**M. Lawless:** Monsieur le président, je m'excuse, mais la définition qu'on vient de donner d'un convoi en commun tel qu'il y en avait dans le passé n'est pas la mienne. Un convoi en commun était constitué de voitures du Canadien Pacifique et du Canadien National, ce qui correspond à la nature de VIA aujourd'hui. Je n'ai jamais



[Text]

**Mr. Wood:** What about a mixed train? If you want to get into words, it has that—

**Mr. Lawless:** I know what a mixed train is, yes.

**Mr. Wood:** Good, then answer the question: is VIA interested in getting into the mixed train?

**Mr. Lawless:** VIA is already in the mixed train business in the services that are operated to Churchill, I think, and there are other areas where that has been done in the past.

**Mr. Thompson (Carleton—Charlotte):** Mr. Lawless, I guess at the end of the questioning there is always a chance of redundancy, but I am going to try to—

**The Chairman:** We are not even close to the end, Mr. Thompson. Put your crazy question and get the answer.

**Mr. Thompson:** I have a good question. I think it is probably one of the more practical questions, and I think you will enjoy answering this one, actually.

Now, I take a look at market share, Mr. Lawless, and despite the obvious problems with VIA Rail and passenger rail service in any country, I believe the market share is something you have to be looking at if you are attempting to put a plan together. What do you have in mind in regard to increasing our market share? Obviously if you can get an extra 1% it would mean a whole lot of difference to you people. So what are some of the areas you are looking at to increase our market share?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, if one looks back at the activities of VIA over the last several years, their whole role in life has been to try to find ways to meet and beat the competition and increase the market share for passenger services in Canada, and that effort is still under way. I cannot describe every one of those efforts. Perhaps either Mr. Guiney or the chairman would like to do that. But they have undertaken a whole series of very innovative activities to try to entice the travelling public to use VIA trains, and as long as VIA is in business we will continue to do that.

It is a very tough market. They are fighting the buses, they are fighting airlines in some areas, and most of all they are fighting the automobile. It is very difficult to get people to move from their traditional way of travelling onto trains. There has been some increase in ridership as a result of that market effort and there will continue to be a very strong market effort made wherever we are operating.

**Mr. Roche:** Aside from reiterating what Mr. Lawless has said, the market share of course varies from region to region and it varies with the type of services VIA offers and operates. I think the important thing is to understand VIA's market share in terms of the public transportation modes rather than the total transportation market, because the automobile is such a dominant player that even the airplane and the bus look relatively insignificant

[Translation]

entendu dire qu'un train de voyageurs et un train de marchandises s'appelaient. . .

**M. Wood:** Qu'en est-il dans ce cas des trains mixtes? S'il faut discuter de vocabulaire, cela a. . .

**M. Lawless:** Je sais en quoi consiste un train mixte.

**M. Wood:** Bien, en ce cas, répondez à la question: est-ce que VIA aimerait avoir des trains mixtes?

**M. Lawless:** VIA offre déjà ce service vers Churchill, et il y a aussi d'autres régions où on a eu recours à cette formule.

**M. Thompson (Carleton—Charlotte):** Monsieur Lawless, lorsqu'on arrive à la fin, on court le risque de répéter les mêmes questions; je vais donc m'efforcer de. . .

**Le président:** Nous sommes loin de la fin, monsieur Thompson. Posez donc votre question incongrue, et attendez la réponse.

**M. Thompson:** J'ai une bonne question à poser. C'est probablement l'une des plus pratiques aussi, et je crois même que vous prendrez plaisir à y répondre.

Monsieur Lawless, je crois qu'il faut tenir compte de la part du marché à laquelle correspond son entreprise lorsqu'on envisage un plan de développement, et ce, malgré les problèmes manifestes de VIA Rail et du service ferroviaire voyageurs dans notre pays. Comment pouvons-nous augmenter cette part du marché? Si vous pouviez gagner un point de pourcentage supplémentaire, cela ferait toute une différence pour votre société. Qu'envisagez-vous de faire pour obtenir cela?

**M. Lawless:** Monsieur le président, ces dernières années, VIA Rail s'est avant tout efforcée de soutenir la concurrence des autres moyens de transport de voyageurs au Canada, et même de l'emporter sur eux, et cet effort se poursuit. Je ne pourrais pas vous le décrire dans tous ses détails. Peut-être que M. Guiney, ou le président, voudra le faire. Quoi qu'il en soit, ils ont lancé toute une série d'activités très novatrices afin d'attirer les voyageurs vers les trains de VIA, et tant que cette société existera, nous continuerons à le faire.

Le marché est très difficile. On doit lutter contre la concurrence des autocars, des lignes aériennes dans certaines régions et, surtout, de l'automobile. Or, il est très difficile d'éloigner les gens de leur moyen de transport habituel. J'admets cependant qu'on a observé une augmentation de la clientèle des trains en raison des efforts que nous avons déployés, et nous allons continuer à travailler très fort en ce sens, et partout où nous offrons des services.

**M. Roche:** À part ce que vient de dire M. Lawless, j'ajouterai que notre part du marché varie d'une région à l'autre, et selon le genre de services offerts et exploités par VIA. Ce qu'il faut comprendre, cependant, c'est qu'il faut remplacer la part de VIA dans le contexte des moyens de transport publics plutôt que dans l'ensemble du marché. En effet, l'automobile domine à ce point le marché que même l'avion et l'autocar paraissent d'une importance



[Texte]

when they are put into the context of the automobile market. So in the sense of the public modes, VIA plays a fairly strong role, and the services it continues to operate will continue to grow in that sense.

**Mr. Thompson:** The direction I am heading in is obviously that if you can increase that market share percentage-wise, have you taken a look at the numbers? For example, if you increase those percentages by even 0.5%, what effect does that have on your balance sheet at the end of the year? Are you taking a look at some of that and how many dollars you will put in advertising and increased passenger service to entice individuals to take it?

• 1740

**Mr. Roche:** I can say that we are indeed looking at means to attract a larger part of the market. If we took an additional 1% of the national market, assuming it happened in the region we were supposed to that would represent a 33% increase in our total traffic. As you point out, it would be a very significant increase for us.

There a number of measures in place. The questioner before you mentioned issues related to VIA-1 service, the on-time-performance commitment service. Mr. Hanigan earlier talked about train performance and the quality of service. These are means by which one achieves a larger share of the market. As Mr. Hanigan said, our passenger growth has been consistent now for upwards of 18 months.

**Mr. Thompson:** Mr. Lawless, going back to your days with CN in the 1970s, although you were not involved directly with passenger rail service in your capacity at that time in 1978, do you see an opportunity lost by the railways at any particular time in the 1970s? Was there a point where we could have turned the thing around and secured that market share, which we are going to have to work very, very hard to get back?

**Mr. Lawless:** There was a major onslaught on passenger trains at that time by the automobile and the airlines and the bus operators. That competition has not lessened at all. I think there was an inevitability about losing market share as this thing developed.

Canada is a very light-density country. There is a major market for passenger travel only in the corridor in Ontario and Quebec. The rest of it is very light density. It was very, very difficult to grow with the competition being what it was. It is very hard to say whether things could have been different. Valiant efforts were made to put on LRCs, the new equipment we have, and refurbished equipment. It was not as successful as one would have liked it to have been.

[Traduction]

relativement minime à côté d'elle. Or, par rapport aux autres moyens de transport publics, VIA joue un rôle assez important, et ses services continueront à s'affirmer davantage.

**M. Thompson:** S'il devient possible d'augmenter votre part du marché, à quoi cela correspondra-t-il? Avez-vous des chiffres là-dessus? Ainsi, par exemple, si vous progressez même de seulement 0,5 p. 100, comment cela se traduira-t-il dans votre bilan à la fin de l'année? Y avez-vous songé, et estimé combien il vous en coûterait en publicité pour attirer davantage de voyageurs?

**M. Roche:** Nous étudions effectivement les moyens à prendre pour augmenter notre part du marché. Si nous réussissions à progresser de 1 p. 100, dans les régions souhaitées, cela se traduirait par un accroissement de 33 p. 100 du trafic total. Ainsi que vous l'avez précisé, cela représenterait une amélioration très sensible pour nous.

Nous avons déjà pris un certain nombre de mesures. Celui qui vous a précédé a mentionné le service VIA-1, où l'on s'est engagé à respecter les heures de départ et d'arrivée. Plus tôt, M. Hanigan a parlé de la performance des trains et de la qualité du service. Il y a donc des moyens à prendre pour agrandir sa part du marché. Pour revenir à ce que M. Hanigan disait, cela fait maintenant plus de 18 mois qu'on observe un accroissement du nombre de voyageurs.

**M. Thompson:** Monsieur Lawless, pour revenir à l'époque où vous travailliez au CN, dans les années 70, et même si vos fonctions d'alors n'étaient pas liées au service voyageurs, estimez-vous que les chemins de fer de cette époque n'ont pas profité des occasions qui s'offraient à eux? Aurait-on pu alors remettre le transport ferroviaire sur la voie de la rentabilité et conserver cette part du marché, car, maintenant, il nous faudra travailler très fort pour la conquérir de nouveau?

**M. Lawless:** C'est pendant cette décennie que l'automobile, les lignes aériennes et les autocars se sont lancés à l'assaut des trains de voyageurs. Or, cette concurrence reste toujours très vive. À mon avis, il était inévitable que la part du service ferroviaire rétrécisse dans ces circonstances.

La population canadienne est très dispersée. Le seul grand marché pour un service ferroviaire voyageurs se trouve dans le corridor qui relie le Québec et l'Ontario. Ailleurs, la population est très faiblement concentrée. Il a donc été extrêmement difficile de croître dans ces circonstances, compte tenu de la concurrence. Il est donc très difficile d'affirmer qu'on aurait pu procéder autrement. On a même fait de courageux efforts lorsqu'on a lancé le service LRC, lorsqu'on a mis en service le nouveau matériel et modernisé celui dont on disposait. Ces mesures n'ont cependant pas obtenu le succès escompté.

[Text]

**The Chairman:** I want to pursue what I thought Mr. Thompson was going to get into. The Minister of Transport, the Hon. Benoit Bouchard, will be here tomorrow morning at 8.30 until 10.30, when he has to go to a Cabinet meeting. Most likely he may talk there about VIA, but who knows about that? He has said 3% of Canadians utilize VIA Rail. I would like you, Mr. Hanigan or Mr. Lawless, for my benefit, not as the chairman of this committee—I will step down—but as an Atlantic member who has a vicarious interest in transport, to use the same definition he uses for 3% of ridership of VIA for the Canadian populace and translate that into Atlantic Canada and the Gaspé region.

I have a question here from my very good friend who is on the forestry and fisheries committee, Darryl Gray, the hon. member from Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine. I have two questions I want to put to you later, perhaps, but I would like you to use the same definition, because you must know the definition, and perhaps you could embarrass the minister. Perhaps you do not know the definition he is using for 3% of the ridership.

**Mr. Angus:** Does he know the definition?

**The Chairman:** Could you use that definition of 3% of the ridership that use VIA? I would like it translated to Atlantic Canada in general and then the Gaspé region in particular, and who knows, perhaps even the Annapolis Valley. Could I have an answer to that question before we switch to Mr. Fontana?

**Mr. Hanigan:** I am sorry, Mr. Chairman, I do not have the answer to your question, translating in percentages the number of people, for example, from Atlantic Canada using the train services. No, we do not.

**The Chairman:** Let me ask you this embarrassing question then. When Mr. Bouchard uses 3% of the ridership, where is he getting that figure?

**Mr. Benjamin:** He is referring to all passengers in all modes.

**The Chairman:** You are not the minister. You are not the chairman, Ben. I do not want it from you.

• 1745

**Mr. Hanigan:** I believe they probably come from Statistics Canada.

**Mr. Roche:** Yes. Basically it is a measurement of the Canadian travel market as determined through Statistics Canada.

**The Chairman:** Have you heard about it before?

**Mr. Roche:** Yes. The 3% is a good figure. It represents VIA's share of the total travel market in Canada. It is 3%.

[Translation]

**Le président:** Je vais reprendre l'un des filons des questions de M. Thompson. Le ministre des Transports, l'honorable Benoit Bouchard, sera ici demain matin, de 8h30 à 10h30, après quoi il devra se rendre à une réunion du Cabinet. Il se peut qu'il parle de VIA, mais qui sait? Quoi qu'il en soit, il a dit que seulement 3 p. 100 des Canadiens empruntent les services de VIA Rail. En conséquence, monsieur Hanigan ou monsieur Lawless, en tant que député de la région de l'Atlantique qui s'intéresse aux transports—et non en tant que président du Comité—j'aimerais que vous me disiez quel pourcentage de la population de la région de l'Atlantique et de la Gaspésie utilise les services de VIA.

J'ai aussi une question à poser au nom d'un ami et collègue qui siège au Comité des forêts et des pêches, M. Darryl Gray, député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine. Je vous poserai deux autres questions plus tard. Auparavant, j'aimerais que vous fassiez les mêmes calculs que le ministre, et peut-être pourriez-vous embarrasser ce dernier. J'admets que vous ne savez peut-être pas sur quels calculs il s'est fondé pour arriver à ces 3 p. 100.

**M. Angus:** Est-ce qu'il les connaît lui-même, ces calculs?

**Le président:** Pouvez-vous transposer au niveau régional les proportions utilisées par le ministre à l'échelle nationale au sujet de VIA? J'aimerais connaître le pourcentage pour la région de l'Atlantique en général, puis pour la Gaspésie, et peut-être même pour la vallée d'Annapolis. Peut-on répondre à cette question avant que l'on ne passe à M. Fontana?

**M. Hanigan:** Je m'excuse, monsieur le président, mais nous ne pouvons répondre à cette question, c'est-à-dire transposer en pourcentage, à l'échelle de la région de l'Atlantique, par exemple, sur le nombre de personnes qui utilisent les services ferroviaires. Non, c'est impossible.

**Le président:** En ce cas, permettez-moi de vous poser une question embarrassante. Sur quoi M. Bouchard fonde-t-il les 3 p. 100 qui représentent les voyageurs utilisant les services ferroviaires?

**M. Benjamin:** Il tient compte de tous les voyageurs de tous les moyens de transport.

**Le président:** Monsieur Benjamin, vous n'êtes ni le ministre ni le président. Ce n'est pas de vous que je veux cette réponse.

**M. Hanigan:** Ces données viennent probablement de Statistiques Canada.

**M. Roche:** Oui. Cette évaluation du marché canadien du transport des voyageurs utilise les chiffres fournis par Statistiques Canada.

**Le président:** En avez-vous entendu parler auparavant?

**M. Roche:** Oui. Les 3 p. 100 sont une proportion juste. Elle représente la part de VIA par rapport à l'ensemble



[Texte]

Now, air is 7%. Bus is 4% or 5%. Coming back to my earlier comment, it is the automobile that enjoys 85% of the total market.

**The Chairman:** Agreed. Then can you answer my supplementary question? I would appreciate the explanation.

**Mr. Roche:** It can be answered, yes. Mr. Hanigan indicated that—

**The Chairman:** Can you do it for Atlantic Canada? The ridership in Atlantic Canada, I think all of you would agree, because of the circumstances of geography, is a hell of a lot higher than in other parts of the great transcontinental network.

**Mr. Roche:** It can be answered. I do not think we have those figures with us here today, but certainly they are available.

**Mr. Hanigan:** They would undoubtedly be higher in the Atlantic provinces because first of all there is a density of population. We have many services operating there, whereas in some parts of the country we have few services.

**The Chairman:** Zilch. Because of the topicality of the situation—topicality means that it is sort of relevant at the time—is it possible for you to give this to the committee very quickly? We will be out of here in eight days or so.

**Mr. Roche:** Yes, sir. We could give it to you by early next week. The first of next week.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Benjamin:** On a point of order, would the witnesses also be prepared, in light of Mr. Thompson's questions on market share, to table with this committee—since the NTA inquiries have been cancelled about VIA's pricing policies—the national tracking studies done for VIA Rail in 1987, 1988, and once you leave out the automobile, the market shares between air, rail, and bus? I believe you submitted this evidence to the NTA. Would you provide that to this committee and any other tracking studies you have done for any other part of the country, Atlantic, western, or whatever?

**Mr. Hanigan:** Since we have provided it to NTA, there is no reason why we would not provide it to this committee.

**Mr. Benjamin:** Could we have them yesterday?

**The Chairman:** Thank you. I think it is a very good point of order, Mr. Benjamin, which follows along my questions. I will come to the Gaspé region later, but it is the same area.

[Traduction]

du transport des voyageurs au Canada. Le transport aérien, lui, correspond à 7 p. 100 et le transport par autocar représente 4 ou 5 p. 100. Je le répète, l'automobile représente 85 p. 100 de ce marché.

**Le président:** Oui. En ce cas, pouvez-vous répondre à ma question supplémentaire? Je vous serais reconnaissant de m'expliquer cela.

**M. Roche:** Oui, on peut y répondre. M. Hanigan vous a dit que. . .

**Le président:** Pouvez-vous nous donner les chiffres pour la région de l'Atlantique? Vous conviendrez tous sans doute qu'en raison de la géographie de cette région, le nombre de voyageurs empruntant le train y est beaucoup plus élevé que sur d'autres tronçons du grand réseau transcontinental.

**M. Roche:** Il y a moyen de répondre à la question, mais je ne crois pas que nous ayons les chiffres en main aujourd'hui. Cela dit, ils sont disponibles.

**M. Hanigan:** La proportion sera certainement plus élevée dans les provinces de l'Atlantique, d'abord en raison de la densité démographique. C'est ce qui explique que nous offrions beaucoup de services là et très peu dans d'autres régions.

**Le président:** Et même aucun. Étant donné l'actualité de ma question, vous sera-t-il possible de renseigner le Comité très bientôt? Nous serons en vacances dans une huitaine de jours.

**M. Roche:** Oui, monsieur le président. Nous pourrions vous fournir cela au début de la semaine prochaine. Lundi.

**Le président:** Bien.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Compte tenu de la question de M. Thompson au sujet de la part du marché, et étant donné aussi que les enquêtes de l'Office national des transports sur la politique des prix de VIA ont été annulées, est-ce que les témoins peuvent nous fournir les études nationales de repérage effectuées pour le compte de VIA Rail en 1987 et 1988, ainsi que la répartition du marché entre le transport aérien, ferroviaire et par autocar, abstraction faite de l'automobile? Je crois que vous avez déjà présenté des documents là-dessus à l'Office national des transports. En outre, pouvez-vous nous fournir toute autre étude de repérage qui porte sur n'importe quelle région du pays, que ce soit celle de l'Atlantique, de l'Ouest, ou une autre?

**M. Hanigan:** Puisque nous avons fourni cela à l'Office national des transports, il n'y a pas de raison de le refuser au Comité.

**M. Benjamin:** Pouvez-vous nous fournir cela dans les plus brefs délais?

**Le président:** Merci. Votre demande tombait à point nommé, monsieur Benjamin; elle découle de mes questions. Je reviendrai à la Gaspésie plus tard, mais, de toute façon, c'est la même région.



## [Text]

**Mr. Fontana:** With all due respect to our witnesses here today, Mr. Chairman, I hope they go better prepared when they present their corporate plan to the minister. I believe it would be fair to say that all the questions thus far from all sides have indicated a deep desire to hear from someone who is going to speak up for passenger rail service in this country.

I want to go to your book, Mr. Hanigan. I do not know when you printed this, but I was very much impressed with the optimism you have and the former president had with respect to VIA. You say:

Growth has been sustained over time. Growth occurred throughout VIA's network. Our growth exceeds that of the Canadian travel market as a whole. The most compelling reason for confidence

—and you keep using the word “confidence”—

is that 1988 was a very significant year for VIA, that in fact it has turned the corner.

You are finally truly an independent Crown corporation in the passenger rail business. You even used the statement:

None of these measures are new. They have been part of VIA's long-term planning for some time, but in the past initiatives like these have often gone unnoticed or unappreciated because they take time to produce results.

Are you going to tell the minister, when you hopefully present this corporate plan next week, that in fact you want VIA to be given a chance now that you have turned this corner; that you can deliver this service that Canadians want? Or are you going to say, after some beautiful, glowing statements about how optimistic you are about rail service in this country, Mr. Minister, you have cut us off at the knees, I guess we will have to consolidate and cut service.

**Mr. Hanigan:** The business plan that is in preparation has to recognize the reference level of the government. It is within that context that the business plan will be presented, and we are hopeful that it will be approved. Many of the answers to the questions you are asking today will be in that business plan.

• 1750

**Mr. Fontana:** Surely with a report that indicates that revenues are going up, usage is going up, all kinds of things are on an upward trend, you can convince this minister who likes to say “3%, use it or lose it”. . . In fact with an ever-increasing market share the statement is going to be “use it and lose it”, because it is not going to

## [Translation]

**M. Fontana:** Malgré tout le respect que je dois à nos témoins, monsieur le président, j'espère qu'ils seront mieux préparés lorsqu'ils soumettront leur plan d'entreprise au ministre. Si j'en juge d'après toutes les questions posées jusqu'à maintenant par les représentants de tous les partis, on attend impatiemment que quelqu'un défende le service ferroviaire voyageurs de notre pays.

Maintenant, monsieur Hanigan, j'aimerais passer à votre rapport annuel. J'ignore quand il a été publié, mais j'ai été très impressionné par l'optimisme dont vous et l'ancien président faites preuve au sujet de VIA. Vous y affirmez, et je cite:

L'amélioration amorcée l'an dernier a été soutenue. Cette amélioration touche l'ensemble du réseau de VIA. Notre taux de croissance dépasse celui de l'ensemble du marché des voyages au Canada. Toutefois, notre confiance dépasse ces chiffres éloquentes

. . . vous utilisez souvent le mot «confiance». . .

et illustre que 1988 a été l'année d'une évolution fondamentale pour VIA, celle du redressement.

Vous êtes enfin devenus une véritable société de la Couronne indépendante oeuvrant dans le domaine du transport des voyageurs. Vous allez jusqu'à dire ce qui suit, et je cite:

Ces diverses mesures ne tiennent nullement de l'improvisation; elles sont le fruit d'une planification à long terme mûrement élaborée par VIA. Les résultats ne peuvent cependant se faire sentir du jour au lendemain, et voilà pourquoi ce n'est qu'aujourd'hui qu'on est à même de constater le travail accompli.

Lorsque vous allez présenter votre plan d'entreprise au ministre, la semaine prochaine, allez-vous lui demander qu'on donne une chance à VIA, maintenant que vous avez amorcé cette nouvelle étape, que vous pouvez offrir le service que souhaitent les Canadiens? Ou, au contraire, après lui avoir signifié par de beaux discours à quel point vous êtes optimistes au sujet du service ferroviaire dans notre pays, allez-vous lui dire qu'il vous a privés de toutes vos ressources et qu'en raison de cela, il faudra que vous regroupiez vos activités et réduisiez le service?

**M. Hanigan:** Le plan d'entreprise que nous sommes en train de préparer doit tenir compte du cadre imposé par le gouvernement. C'est dans ce contexte que nous présenterons notre plan d'entreprise, et nous espérons bien qu'il sera approuvé. Beaucoup des questions que vous posez aujourd'hui trouveront leur réponse dans ce plan d'entreprise.

**M. Fontana:** Puisque votre rapport indique que vos revenus, votre taux d'occupation et toutes sortes de choses sont à la hausse, vous pouvez sans doute convaincre le ministre, qui répète constamment: «3 p. 100, utilisez le service, ou soyez prêts à le perdre». . . Si vos affaires continuent d'être à la hausse, on devra peut-être dire:

[Texte]

make a darn bit of difference to Canadians that they can in fact start using passenger rail service if they are going to lose some of the service. You said today that your mandate—and of course I want Mr. Lawless to answer a question later—is to essentially cut the service because that is the only way you are going to be able to deal with the financial references you have been given.

Are you going to be prepared to fight this minister and to tell him that passenger rail service in this country means something, and therefore you are prepared to deliver the service Canadians want? You can do it. With all the talent that you have in VIA now that you have Mr. Lawless there, surely you are going to be able to come up with some innovative ways of being able to do it.

**Mr. Hanigan:** Mr. Lawless has not said that his mandate was to cut VIA services. He says that his mandate is to prepare a business plan that lives within the reference level the federal government has decided. This is what we are attempting to do right now.

**Mr. Fontana:** The former president, Denis de Belleval, maybe was rather prophetic on his part when he drafted his statement. He says: "However, you cannot run a passenger train in the same way as you can run a freight train". Mr. Lawless, is that how you intend to run VIA, as a freight train operation?

**Mr. Angus:** They have precedence over passengers.

**The Chairman:** You have to answer that easy question, then let us get on with something else.

**Mr. Lawless:** No, you do not run passenger trains the same way as you run freight trains.

**Mr. Fontana:** You have admitted that you have absolutely no passenger rail experience to speak of. In fact in 1978 you were in the freight operation. So far you run CN in the freight operation. Tell me what you know about the passenger rail service in this country that would essentially lead you to be the leader for VIA and passenger rail service in this country.

**Mr. Lawless:** My experience is running a railroad. A passenger service is a railroad, as is a freight. I think I have the full competence to run a railroad.

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** Perhaps I could get some help with the financial statements for last year. The financial statements indicate a loss of approximately \$1.8 million and a deficit build-up of about—if I can recall—\$6 million. It skips all over. That is what I am trying to get some help with. There was a loss last year to begin with. It looks like an accumulated deficit then of \$6.6 million. Then on another sheet it appears there is what I

[Traduction]

«Utilisez le service et perdez-le de toute façon.» Je ne vois pas comment les gens pourront s'habituer à utiliser les services ferroviaires voyageurs s'ils savent qu'ils sont sur le point d'en perdre une partie. Vous avez déclaré aujourd'hui que votre mandat—je poserai une question à ce sujet à M. Lawless un peu plus tard—consiste essentiellement à réduire les services parce que vous n'avez pas le choix avec les limites financières qui vous sont imposées.

Êtes-vous prêts cependant à résister au ministre et à lui faire valoir l'importance des services ferroviaires voyageurs pour le pays? Et êtes-vous prêts à lui dire que vous êtes en position d'offrir ces services aux Canadiens? Vous pouvez le faire si vous le voulez. Avec tout le talent que vous avez à votre disposition à VIA avec M. Lawless, vous pouvez sûrement trouver le moyen d'offrir les services qui conviennent.

**M. Hanigan:** M. Lawless n'a pas déclaré que son mandat consistait à réduire les services de VIA. Il a simplement indiqué que son mandat consiste à préparer un plan d'entreprise qui respecte les niveaux de financement imposés par le gouvernement fédéral. C'est le travail auquel nous nous employons actuellement.

**M. Fontana:** L'ancien président, M. Denis de Belleval, se montrait prophète dans sa déclaration. Il disait ce qui suit: «Vous ne pouvez cependant pas diriger des services voyageurs comme vous dirigeriez des services de transport de marchandises.» Est-ce la façon dont vous voulez administrer VIA, monsieur Lawless, comme une entreprise de transport de marchandises?

**M. Angus:** Les trains de marchandises ont priorité sur les trains de voyageurs.

**Le président:** Vous devez répondre à cette question facile, après quoi nous passerons à quelque chose d'autre.

**M. Lawless:** C'est vrai que vous ne pouvez pas administrer des trains de voyageurs comme vous administreriez des trains de marchandises.

**M. Fontana:** Vous avez quand même admis que vous n'aviez absolument aucune expérience réelle dans le transport des voyageurs. En 1978, vous vous occupiez du transport des marchandises. Au CN, vous avez travaillé au transport des marchandises. Quelle est la compétence pertinente qui vous permet de diriger VIA et les services ferroviaires voyageurs au pays?

**M. Lawless:** J'ai de l'expérience dans le transport ferroviaire. Les services voyageurs sont bien des services ferroviaires. J'estime être pleinement compétent.

**M. Atkinson (St. Catharines):** J'aimerais avoir quelques explications au sujet de vos états financiers de l'année dernière. Ils indiquent une perte d'environ 1,8 million de dollars, ainsi qu'un déficit à la fin de l'exercice de 6 millions de dollars, si je me souviens bien. Cependant, il y a des imprécisions. C'est à ce sujet que j'aimerais avoir des renseignements. Il y avait une perte à la fin de l'année dernière. Il semble que le déficit accumulé soit de 6,6



[Text]

would call a reserve account. Could you explain these various figures to me?

**Mr. Roche:** I think you are looking at an income statement versus what we normally talk about here at this committee when discussing passenger rail program for the government, which is a question of its subsidy. If you include the government payments to VIA as revenue then you create an income statement that has you hovering close to the break-even mark or a little loss, depending upon the transaction of the year. The fact is that the corporation in 1988 had revenue of \$223 million and expenses of \$790 million.

**Mr. Atkinson:** Okay, but you add in the government's payments—

**Mr. Roche:** Yes, contract revenue as it were.

**Mr. Atkinson:** —and you come out with a loss on operations of \$1.784 million for the year.

**Mr. Roche:** These basically are just bookkeeping transactions from one year to the next. What you are trying to do in the income statement is bring it close to zero, but there is no reason why it has to be zero. It can show a negative, as long as it is accommodated in the following year or a previous year.

• 1755

**Mr. Atkinson:** So with depreciation and other bookkeeping entries it is not an actual cash deficit.

**Mr. Roche:** That is correct.

**Mr. Atkinson:** Another statement says that the accumulated deficit as of last year is \$6.590 million.

**Mr. Roche:** It is the same thing. It is a bookkeeping and a depreciation expense.

**Mr. Atkinson:** You go to your balance sheet, and it shows a contributed surplus of \$836 million. Taking off the deficit, it appears that the contributed surplus is \$838 million. Is that money in a reserve account?

**Mr. Roche:** We do not have a reserve account. We draw funds from the government on an as required basis when we have used up our own.

**Mr. Atkinson:** Last year you would have drawn up a budget for the year. What was the projected income for the year?

**Mr. Roche:** From the government?

**Mr. Atkinson:** No, with the government's money included. When you are drawing up a budget, you include the amount you expect to receive. Is that a break-even budget?

**Mr. Roche:** Yes.

**Mr. Atkinson:** You say "as required". You ask the government for funds.

[Translation]

millions de dollars. Puis, il y a ce qu'on appelle un compte de réserve. Pouvez-vous me dire ce qu'il en est au juste?

**M. Roche:** Je pense que vous examinez l'état des revenus par rapport à ce dont il est généralement question ici, au Comité, dans le contexte du programme des services ferroviaires voyageurs du gouvernement, c'est-à-dire les subventions. Si vous incluez les paiements gouvernementaux dans les revenus de VIA, vous avez un état des revenus qui s'équilibre à peu près, ou qui indique une légère perte, selon l'opération pour l'exercice. Il n'en demeure pas moins que la société, en 1988, avait des revenus de 223 millions de dollars et des dépenses de 790 millions de dollars.

**M. Atkinson:** Vous ajoutez cependant les paiements gouvernementaux. . .

**M. Roche:** Les revenus de contrats.

**M. Atkinson:** . . . et vous enregistrez une perte d'exploitation de 1,784 million de dollars pour l'année.

**M. Roche:** Ce sont simplement des opérations comptables d'un exercice à l'autre. Un état des revenus s'équilibre habituellement, mais ce n'est pas nécessaire. Un état peut indiquer une perte une année, à la condition qu'entre en ligne de compte l'exercice précédent, ou l'exercice suivant.

**M. Atkinson:** Avec les amortissements et les autres inscriptions comptables, ce n'est pas un déficit de caisse réel.

**M. Roche:** En effet.

**M. Atkinson:** Il est indiqué ailleurs que le déficit accumulé à la fin du dernier exercice était de 6,590 millions de dollars.

**M. Roche:** C'est la même chose. C'est une dépense comptable et une dépense pour amortissement.

**M. Atkinson:** Au bilan, il y a un surplus d'apport de 836 millions de dollars. Sans compter le déficit, il est de 838 millions de dollars. Ce montant se trouve-t-il dans un compte de réserve?

**M. Roche:** Nous n'avons pas de compte de réserve. Nous obtenons des fonds du gouvernement au besoin, lorsque nous avons épuisé les nôtres.

**M. Atkinson:** L'année dernière, vous avez préparé un budget pour l'exercice qui venait. Quels étaient vos revenus anticipés pour cet exercice?

**M. Roche:** Du gouvernement?

**M. Atkinson:** Non, avec les fonds du gouvernement. Vous avez dû indiquer vos revenus anticipés dans votre budget à venir. Devait-il s'équilibrer?

**M. Roche:** Oui.

**M. Atkinson:** Vous dites «au besoin». Vous demandez des fonds au gouvernement.



[Texte]

**Mr. Roche:** Each month we make a statement to the government in respect of the dollars we will require for operations in that month. The money is drawn down from the federal government and expended.

**Mr. Atkinson:** It was a break-even budget and you were not anticipating in your accounts the \$1.7 million loss that you show on your books.

**Mr. Roche:** Right. This is an asset depreciation question, not a cash expense issue. The cash expenses balance off between our revenues from the fare box and the government and our expenses.

**Mr. MacLellan (Cape Breton—The Sydneys):** Mr. Lawless, you say in your presentation that this plan will be presented to the corporation's board of directors. When is the board of directors' meeting?

**Mr. Lawless:** The next meeting is on June 28.

**Mr. MacLellan:** You say that it is not going to be given to the minister until he requests it.

**Mr. Lawless:** No, that means the minister has already requested it, and we will be giving it to him as soon as it is ready.

**Mr. MacLellan:** What does that mean? After the meeting is over?

**Mr. Lawless:** Yes.

**Mr. MacLellan:** Is it usual to have your meetings at the end of the month?

**Mr. Hanigan:** The schedule for meetings is set about a year in advance. This one is a regularly scheduled meeting.

**Mr. MacLellan:** I can understand why the government wants to get us out by the end of the month.

**Mr. Hanigan:** That has nothing to do with it.

**Mr. MacLellan:** Any cancellation of VIA routes would help to make your case as president of CN for the shut-down of that rail line, would it not?

**Mr. Lawless:** No.

**Mr. MacLellan:** You mean the fact that there was no passenger service would not influence CN to shut down a rail line.

**Mr. Lawless:** No. When Canadian National makes a case for shutting down a rail line, they make it on the basis of the freight. The National Transportation Agency includes whatever other factors they want when they are making a determination on the rail line.

**Mr. MacLellan:** Those are the CN's terms of reference. What criteria will VIA use to close rail lines, to close routes? What criteria are they going to use?

**Mr. Lawless:** We will be examining the various factors that would go into making that determination, including

[Traduction]

**M. Roche:** Chaque mois, nous présentons un état au gouvernement relativement aux fonds dont nous allons avoir besoin pour le mois qui vient. Les fonds proviennent du gouvernement fédéral et sont dépensés.

**M. Atkinson:** Votre budget devait s'équilibrer, et vous ne vous attendiez pas à ce que vos comptes indiquent une perte de 1,7 million de dollars.

**M. Roche:** En effet. C'est une question de dépenses pour amortissement, et non pas de dépenses d'encaisse. Les dépenses d'encaisse s'équilibrent par rapport aux revenus provenant des billets et du gouvernement.

**M. MacLellan (Cape-Breton—The Sydneys):** Monsieur Lawless, vous indiquez dans votre déclaration que ce plan sera présenté au conseil d'administration de la société. Quand le conseil doit-il se réunir?

**M. Lawless:** La prochaine réunion doit avoir lieu le 28 juin.

**M. MacLellan:** Vous dites qu'il ne sera pas remis au ministre tant que celui-ci n'en fera pas la demande.

**M. Lawless:** Non, le ministre en a déjà fait la demande, et nous le lui remettrons dès qu'il sera prêt.

**M. MacLellan:** Vous voulez dire après la réunion?

**M. Lawless:** Oui.

**M. MacLellan:** Avez-vous l'habitude de tenir des réunions à la fin du mois?

**M. Hanigan:** Le calendrier des réunions est établi environ un an d'avance. Dans ce cas-ci, il s'agit d'une réunion ordinaire.

**M. MacLellan:** Je comprends pourquoi le gouvernement veut se débarrasser de nous avant la fin du mois.

**M. Hanigan:** Il n'y a pas de lien.

**M. MacLellan:** L'annulation d'itinéraires de VIA vous aiderait à obtenir la fermeture de lignes ferroviaires en tant que président du CN, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Non.

**M. MacLellan:** Le fait qu'il n'y aurait plus de service voyageurs n'influencerait pas le CN au moment de déterminer si une ligne ferroviaire devrait être fermée ou non.

**M. Lawless:** Non. Lorsque le Canadien National demande la fermeture d'une ligne ferroviaire, il le fait à partir des chiffres pour le transport des marchandises. L'Office national des transports, lui, tient compte d'autres facteurs au moment de prendre ses décisions concernant une ligne ferroviaire.

**M. MacLellan:** C'est pour le CN. Quels critères utilise VIA pour la fermeture de lignes ou d'itinéraires?

**M. Lawless:** Nous tenons compte d'un certain nombre de facteurs, dont l'emplacement et le coût des itinéraires.

[Text]

where the routes are and how much they cost. We will take everything into consideration that we can, including the reference levels that have been given to us for operating the passenger services. Again I would state that we will try to give the minister as many options as we can possibly give him in this process.

• 1800

**Mr. MacLellan:** Is it not true that the cost recovery in Atlantic Canada is quite high compared to some of the other parts of the system?

**Mr. Roche:** Mr. MacLellan, could you repeat that?

**Mr. MacLellan:** Is the cost recovery in Atlantic Canada high compared to some of the other areas of the country?

**Mr. Roche:** Yes, compared to some of the other areas of the country.

**Mr. MacLellan:** If your board of directors meeting is on the 28th, certainly you have already made your decisions. Is that correct?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, as I have stated before, the five-year business plan is not finished. We have not made any decisions. While there is a board meeting on the 28th, as has been indicated, if we are not ready then, we will call a special meeting.

**Mr. MacLellan:** The board meeting is in seven days time but you have not yet made the decisions as to what routes are going to be cut?

**Mr. Lawless:** The plan is still in the process of being developed.

**The Chairman:** I am not surprised at the answer. I do not like it but I understand it.

**Mr. MacLellan:** Mr. Chairman, I take great exception to the fact that this decision may be made on the basis of somebody throwing darts at a map. If the decisions have not been made now, and they are going to be made in a week, they will be made in haste.

I take great exception to that because the fate and the future of a great many workers for VIA Rail and the travelling public of Canada will be completely judged upon what mood somebody is in at a particular time, and that is unacceptable.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I reject out of hand the fact or the suggestion that this plan is being put together on the basis of throwing darts at a map.

**Mr. MacLellan:** Has it already been decided, and were terms of reference on what routes to be cut given to VIA Rail?

[Translation]

Nous essayons de tout calculer, y compris les niveaux de financement qui nous ont été donnés pour faire fonctionner des services ferroviaires voyageurs. Nous essayons quand même de donner au ministre le plus d'options possible dans le cadre de notre démarche.

**M. MacLellan:** N'est-il pas exact que le recouvrement des frais dans la région atlantique est très élevé comparativement aux autres régions qui font partie du réseau?

**M. Roche:** Pourriez-vous répéter votre question, s'il vous plaît, monsieur MacLellan?

**M. MacLellan:** Le recouvrement des frais dans la région atlantique n'est-il pas élevé comparativement aux autres régions du pays?

**M. Roche:** Oui, comparativement à d'autres régions du pays.

**M. MacLellan:** Si la réunion de votre conseil d'administration a lieu le 28, c'est que vous avez déjà pris vos décisions, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Comme je l'ai indiqué un peu plus tôt, monsieur le président, notre plan d'entreprise quinquennal n'est pas encore terminé. Nous n'avons pas encore pris de décision. Il y a une réunion du conseil le 28, comme il a été déclaré, mais si nous ne sommes pas encore prêts à l'issue de cette réunion, nous pourrions convoquer une réunion extraordinaire.

**M. MacLellan:** La réunion du conseil est dans sept jours, mais vous n'avez pas encore pris de décision en ce qui concerne les itinéraires qui doivent être éliminés?

**M. Lawless:** Le plan n'est pas encore définitif.

**Le président:** Je ne suis pas surpris de cette réponse. Je ne l'aime pas beaucoup, mais je la comprends.

**M. MacLellan:** Monsieur le président, j'accepte très mal que cette décision puisse être prise par quelqu'un qui lance des dards sur une carte. Si la décision n'a pas encore été prise et qu'elle doit intervenir d'ici à une semaine, elle n'aura pas été précédée d'une bien grande réflexion.

Je l'accepte très mal parce que le sort et l'avenir d'un grand nombre de travailleurs de VIA Rail et de voyageurs au Canada auront ainsi à subir l'humeur du moment de quelqu'un. C'est tout à fait inacceptable en ce qui me concerne.

**M. Lawless:** Monsieur le président, je m'inscris complètement en faux contre l'affirmation selon laquelle ce plan est élaboré par quelqu'un qui lance des dards sur une carte.

**M. MacLellan:** La décision a-t-elle été prise, et un mandat a-t-il été donné à VIA Rail en ce qui concerne les itinéraires qui doivent disparaître?



[Texte]

**Mr. Lawless:** There was no terms of reference with respect to what should be cut given to VIA Rail.

**Mr. MacLellan:** Well, how are you going to make that decision in seven days?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I have already indicated to the committee that this has been a process which has been going on over the last six weeks, and it will continue to go on until the plan is put together.

**The Chairman:** Mr. Lawless, I am glad you mentioned that, but I really am very disappointed that you cannot, from whatever the denominator is of 3% ridership, translate that into other routes by region or even by line, because as Mr. Hanigan knows, you or Mr. Hanigan and the then president, Mr. de Belleval, were going to produce a work plan by June 15.

We all know we are in the area of hocus-pocus. You cannot tell us things because we are not supposed to know until you talk to the minister. But on this type of thing, quite frankly, without disclosing work plans and what is going to be chopped or cut, I am very disappointed, as is Mr. MacLellan. He wants to go the extra step and know what lines are going to be cut. Surely to goodness gracious, unless you have been in a comatose state, you know that Mr. de Belleval must have had something in his mind that made him resign.

Mr. Lawless has been picked to be the CEO, and the new president. That is interesting and may be good or may be bad, but let us worry about that later. Surely to Lord Lifton, you knew what the ridership was so that Mr. Bouchard, our eminent Minister of Transport, a very fine fellow, a good Canadian, keeps using that figure of 3% of Canadians using the ridership of VIA, and therefore if they do not use it they will lose it, even though they are flying in crazy Vanguards or Yukons.

Mr. Lawless, I bet you have not flown in a Northstar for 30-some years, and that is what we are asked to do with VIA, use train equipment that is 30-some years old.

• 1805

I used to fly back and forth to Halifax via Montreal, which I used to hate because the goddamn Northstar, and then the Viscount and the Vanguard, had to be pumped up, the wheels had to be inflated, you had to get gas in the engine so as to get on to Halifax. It took me 12 hours to get back to my riding. Now we have something modern called a DC-9, which is almost archaic.

So I would like to know why you cannot tell this committee not the routes that are going to be cut but what the ridership is, from your assessment, using the same denominator Mr. Bouchard has been using, for the regions and some of the lines: London, Ontario; southwestern Ontario; Peterborough. I really find it difficult, having been through this morass of charades of committees, that you cannot tell us that. We all know we

[Traduction]

**M. Lawless:** Il n'y a pas eu de mandat donné à VIA Rail pour ce qui est des itinéraires qui doivent être supprimés.

**M. MacLellan:** Vous allez prendre cette décision en sept jours seulement?

**M. Lawless:** Monsieur le président, j'ai déjà indiqué que le processus avait été engagé il y a plus de six semaines et qu'il se poursuivra jusqu'à ce que le plan soit dans sa forme définitive.

**Le président:** Je suis heureux que vous mentionniez ce point, monsieur Lawless, mais je suis également déçu que vous ne puissiez pas faire la ventilation du 3 p. 100 d'achalandage par région ou par ligne. Comme M. Hanigan le sait, vous ou M. Hanigan, avec l'ancien président, M. de Belleval, deviez produire un plan de travail d'ici au 15 juin.

Nous savons tous que nous nous trouvons dans une situation artificielle. Vous ne pouvez pas nous dire un certain nombre de choses avant d'en avoir parlé au ministre. Je suis quand même très déçu, comme M. MacLellan, que vous ne puissiez pas nous en dire davantage au sujet de votre plan de travail et de ce qui doit être éliminé. M. MacLellan va un peu plus loin et veut savoir ce qu'il en est des lignes. A moins d'être dans le coma, vous devez avoir une idée de ce qui a pu motiver M. de Belleval à remettre sa démission.

Vous avez été choisi comme président-directeur général, monsieur Lawless. C'est intéressant. C'est peut-être bon ou mauvais, nous verrons plus tard. Je ne peux pas croire que vous ne connaissiez pas le taux d'achalandage; M. Bouchard, notre éminent ministre des Transports, un bon citoyen et un bon Canadien, utilise le chiffre de 3 p. 100. Il dit même que si les gens n'utilisent pas les services de VIA, ils vont les perdre, même s'il y en a encore qui volent dans de vieux Vanguard ou de vieux Yukon.

Je suis sûr que vous n'avez pas volé dans un Northstar depuis 30 ans, monsieur Lawless. Et justement, VIA doit utiliser du matériel ferroviaire vieux de 30 ans.

Je prenais l'avion autrefois pour Halifax, via Montréal, et je détestais l'expérience à cause de ces vilains Northstar; ensuite, il y a eu les Viscount et les Vanguard, qui devaient recevoir de l'air, dont les pneus devaient être gonflés, et pour lesquels le plein devait être refait en route pour Halifax. Il me fallait 12 heures pour atteindre ma circonscription. Maintenant, ce sont des DC-9 qui sont utilisés, et ils sont presque archaïques eux aussi.

J'aimerais bien savoir pourquoi vous ne pouvez pas nous dire, sans parler des itinéraires eux-mêmes qui doivent être éliminés, quel est, selon vous, le taux d'achalandage, à partir du chiffre qu'utilise M. Bouchard lui-même, pour les régions et pour les lignes: London, Ontario; le sud-ouest de l'Ontario; Peterborough. Connaissant bien le système des comités, avec toutes ses charades, je comprends mal que vous ne puissiez pas nous



[Text]

are playing games to a point, but I really cannot accept your answer on an earlier question, which Mr. MacLellan came back to.

**Mr. Benjamin:** What you are really saying is quit the bullshit.

**The Chairman:** I did not say it that way.

**Mr. Hanigan:** With due respect, that was not the question that was asked of us. If that is the question, then we have the figures. The question that was asked of us and we said we did not have the answer for is on the percentage of people using the system in the Atlantic provinces in comparison with the 3% mentioned by the minister. But if you want figures on the number of passengers on the various routes separately, I do not have the total figures in the Maritimes, but I have them, for example, for the Atlantic: last year we had 240,000 passengers. I have all of them. If they are what you want, we will supply them.

**The Chairman:** But I want to get the denominator the minister is using, because it is very effective. He goes to Vancouver and Halifax and it is understandable to Canadians: only 3% are using the railway. But I feel in Atlantic Canada—I have a bias there, and other parts of Canada have a bias—a higher percentage are using the railway. I am surprised you have not translated the absolute numerical figures into the same mathematical factor he is using.

**Mr. Hanigan:** We advise the committee that we will have this in your hands by next Monday. We have them.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Clifford (London—Middlesex):** Mr. Lawless has certainly done some interesting things at CN, and I congratulate him on his year-end reports being positive in terms of recovery. What I want to talk about is cost recovery versus revenue in southwestern Ontario. Can you comment on that? What is the status of cost recovery on the line, let us say, Windsor through London or Sarnia through London? If you want, you can look at the southern line to Toronto or the northern line through to Toronto. How does that stack up?

**Mr. Lawless:** We have some statistics we can give you on that.

**Mr. Roche:** On our Toronto-Windsor trains, for example, the south main line? Our cost-recovery ratio is about 74%.

**Mr. Clifford:** How would that rank nationally? Where would that be? Would that be number one—the best you have?

**Mr. Roche:** Actually, yes, it would be.

**Mr. Clifford:** That is what I thought.

**Mr. Chairman:** that is something I thought you would be interested in. I know you are only interested in

[Translation]

en dire davantage. Nous savons tous que nous jouons le jeu dans une certaine mesure, mais je ne peux pas accepter votre réponse à la question de tout à l'heure, reprise par M. MacLellan.

**M. Benjamin:** Faites-nous grâce de vos salades, c'est ce que vous voulez dire.

**Le président:** Je n'ai pas utilisé ces termes.

**M. Hanigan:** En toute déférence, ce n'est pas la question qui nous a été posée. Si vous voulez des chiffres, nous en avons. Lorsque nous avons dit que nous n'avions pas la réponse, c'était au sujet du pourcentage d'utilisation du réseau dans les provinces Atlantiques par rapport aux autres pourcentages mentionnés par le ministre. Si ce que vous voulez, c'est le nombre de voyageurs par itinéraire séparé, je n'ai pas le chiffre comme tel pour les provinces Maritimes, mais je l'ai pour la région de l'Atlantique, par exemple: l'année dernière, il était de 240,000 voyageurs. J'ai d'autres chiffres. Si vous les voulez, je puis vous les fournir.

**Le président:** C'est cependant le chiffre général qu'utilise le ministre qui m'intéresse. Pour le territoire qui s'étend de Vancouver à Halifax, le pourcentage des utilisateurs du chemin de fer est de 3 p. 100 et c'est très plausible pour les Canadiens. Pour ce qui est de la région atlantique, cependant—j'ai un préjugé en ce qui la concerne, et d'autres régions du Canada ont un préjugé à son égard—le pourcentage est sûrement plus élevé. Je suis surpris que vous n'ayez pas établi d'autres chiffres par rapport à celui que le ministre utilise.

**M. Hanigan:** Nous pouvons aviser le Comité que nous aurons cette information pour lui d'ici à lundi prochain.

**Le président:** Très bien.

**M. Clifford (London—Middlesex):** M. Lawless a certainement très bien fait au CN, et je le félicite du caractère positif de ses rapports de fin d'année, ainsi que du rétablissement qu'il a su opérer. Je voudrais parler du recouvrement des frais par rapport aux revenus dans la région du sud-ouest de l'Ontario. Qu'en est-il? Quel est le recouvrement des frais sur la ligne Windsor—London ou Sarnia—London, par exemple? Également, si possible, quel est-il sur la ligne qui part de Toronto et qui va vers le sud ou vers le nord? Comment ces lignes se comparent-elles?

**M. Lawless:** Nous avons quelques chiffres à cet égard.

**M. Roche:** Vous voulez parler des trains Toronto-Windsor, de la ligne principale du sud? Notre recouvrement des frais est d'environ 74 p. 100.

**M. Clifford:** Comparativement aux autres, est-ce bon ou mauvais? Est-ce votre meilleur pourcentage?

**M. Roche:** En réalité, oui.

**M. Clifford:** C'est ce que je croyais.

Je pensais que la chose pouvait vous intéresser, monsieur le président. Je sais que vous n'avez d'yeux que

[Texte]

Atlantic Canada, but there you are. The best cost recovery is on our line in southwestern Ontario.

Given that, which I hope can be tied together with the use-it-or-lose-it policy, tell me about ridership in southwestern Ontario. Are ridership figures really up there? Would they also be number one for Canada?

**Mr. Roche:** In southwestern Ontario we carried 1.96 million passengers, 2 million passengers. That was an increase of 5% over the year before. So far this year in southwestern Ontario we are running 5% ahead of our 1988 figures.

**Mr. Clifford:** All right. Now where does that stack up in Canada?

**Mr. Roche:** Southwestern Ontario has a combination of a number of services, and the rest of Canada... But basically you are talking 2 million riders out of a total ridership pool of somewhere around 6.50 to 6.75 million.

**M. Pronovost:** J'invoque le Règlement!

**Le président:** Monsieur Pronovost invoque le Règlement.

• 1810

**M. Pronovost:** Devant l'intérêt que ces chiffres semblent procurer aux membres du Comité, monsieur le président, serait-il possible de demander à nos témoins de déposer à ce Comité l'ensemble de ces chiffres qui concernent l'utilisation de chacun des services. Les gens de VIA semblent les avoir et ça pourrait nous être utile, même demain lors de la venue de M. Bouchard. Je sais que les délais sont très courts, mais ça m'apparaît très important et utile de les avoir en mains.

**Mr. Hanigan:** No problem. You will get them by next Monday.

**The Chairman:** On the point of order, we are going to get them one way or the other. Either we are going to get them through this or we are going to get them in the work plan when the minister announces certain things about the railways.

**Mr. Clifford:** It is nice to get them ahead of time, and I am glad I was enlightened enough to ask the question to stimulate getting these kinds of—

**The Chairman:** When you are around, Mr. Clifford, you are very prophetic.

**Mr. Hanigan:** Mr. Chairman, we will provide you with these figures after this meeting here this evening.

**Mr. Clifford:** An interesting set of figures would be—and I am sure they are not available, but I wonder if in the next seven days you could set up this data base—all the people who are refused a chance on a VIA train in the southwestern Ontario corridor, the thousands who cannot

[Traduction]

pour la région atlantique, mais admettez ce fait. Le meilleur pourcentage de recouvrement des frais est sur la ligne du sud-ouest de l'Ontario.

Ce fait établi—et j'espère qu'il peut entrer en ligne de compte dans la politique qui veut que les gens utilisent le train s'ils ne veulent pas le perdre—j'aimerais avoir plus de détails au sujet de l'achalandage dans cette région du sud-ouest de l'Ontario. Est-il élevé? Est-il le meilleur au Canada?

**M. Roche:** Dans le sud-ouest de l'Ontario, nous avons transporté 1,96 million de voyageurs, 2 millions de voyageurs. C'était une augmentation de 5 p. 100 par rapport à l'année précédente. Jusqu'ici cette année, nous enregistrons également une augmentation de 5 p. 100 dans la même région.

**M. Clifford:** Comment ce pourcentage se compare-t-il à ceux du reste du Canada?

**M. Roche:** Le sud-ouest de l'Ontario a un certain nombre de services, alors que le reste du Canada... Essentiellement, c'est 2 millions de voyageurs sur un total de 6,50 à 6,75 millions.

**Mr. Pronovost:** On a point of order, Mr. Chairman!

**The Chairman:** Mr. Pronovost has a point of order.

**Mr. Pronovost:** Since all these figures on ridership seem to concern the Committee members so much, Mr. Chairman, could not the witnesses table them in their entirety for each of the services? The people from VIA seem to have them and they could be very useful tomorrow, for example, when Mr. Bouchard will be appearing. I know it is on very short notice, but I would think they would be very helpful on that occasion.

**M. Hanigan:** Il n'y a pas de problème. Vous les aurez d'ici à lundi prochain.

**Le président:** En réponse au rappel au Règlement, nous les obtiendrons d'une façon ou d'une autre. Par ce moyen ou dans le cadre du plan de travail, lorsque le ministre annoncera un certain nombre de mesures au sujet des chemins de fer.

**M. Clifford:** Il est toujours bon d'avoir cette information d'avance, et je suis heureux d'avoir pu susciter encore davantage l'intérêt des membres du Comité...

**Le président:** Vous êtes très bon pour anticiper, monsieur Clifford.

**M. Hanigan:** Nous vous fournirons ces chiffres après la réunion de ce soir.

**M. Clifford:** Il y a un chiffre qui pourrait être intéressant—je suis sûr qu'il n'est pas disponible, mais au cours des sept prochains jours, il pourrait peut-être être établi—et il concerne le nombre de personnes qui se voient refuser l'occasion de voyager dans des trains de



*[Text]*

get on these trains. Have you any indication at all of the numbers you turn down? I try to ride to Ottawa on the train at least once a month, but I cannot even get on. Seriously, Mr. Hanigan, have you any idea in southwestern Ontario, and indeed maybe in the Atlantic and on other trains, of the number you turn down?

**Mr. Roche:** We have two different ways of looking at that, because you cannot just do it on the basis of call volume or anything like that. One is monitoring the occupancy rate of individual trains. I suspect that you were shopping for a seat on a popular train. There are some with fairly low occupancies and others that are consistently high at peak periods. We often have to turn people away on those peak trains.

The other way of measuring it—which we monitor through the transportation department, and Mr. Guiney will talk about it—is when we are not able to supply additional cars for a train that is booked and needs another car. I do not think there are too many examples of that in the corridor recently.

**Mr. Clifford:** Given the facts you have just given us, I want to know their significance. You have not told us about the criteria you are using, but if ridership and cost recovery versus revenue are going to be of any importance, maybe you will answer it and say that those are going to be the number one and number two considerations you are going to make. If they are not going to be considered, how can Canadians believe that you know what the hell you are doing, if you do not use criteria such as that?

**Mr. Lawless:** That is rather an overstatement. All these factors will be taken into consideration when the options are put together for continuation of the various passenger services in Canada. It would be foolish to ignore ridership, usage, and that will be identified and used in the process that is going to determine what services will be operated and when they will be operated and how they will be operated and what the cost of those services will be. So all those factors will be taken into consideration, but I would not want to indicate that there is a number one priority and a number two priority and a number three priority. We have to put together a plan that spells out a whole lot of options, and we are going to do that.

**Mr. Clifford:** I realize that, Mr. Lawless, but just so Canadians will have some understanding. . . They know about what you have done at CN; they know that you finally made some money at CN. They know that, so they have to think you are coming into this thing to try to balance it somehow. So should they not be encouraged to know that you are thinking about ridership, that you really do care that people want to get on the trains and in fact are denied the opportunity, and number two, that lines that give cost recovery versus revenue are going to be main thoughts of yours in terms of the service you are

*[Translation]*

VIA dans le sud-ouest de l'Ontario. Il y en a des milliers dans ce corridor. Avez-vous une idée du nombre de personnes que vous refusez? J'essaie de prendre le train pour Ottawa au moins une fois par mois, mais je n'y parviens jamais. Sérieusement, monsieur Hanigan, avez-vous une estimation du nombre de personnes que vous devez refuser dans le sud-ouest de l'Ontario, dans la région atlantique et ailleurs?

**M. Roche:** Il y a deux considérations qui entrent en ligne de compte, parce qu'il ne s'agit évidemment pas d'essayer de deviner le volume. Le taux d'occupation des divers trains est d'abord enregistré. Je suppose que dans votre cas, vous désiriez un siège à bord d'un train populaire. Il y a des trains qui ont un taux d'occupation assez faible, tandis que d'autres sont très fréquentés aux périodes de pointe. Nous devons souvent refuser des gens dans ces circonstances.

L'autre mesure que nous pouvons utiliser—et pour laquelle nous faisons appel au ministère des Transports; M. Guiney y reviendra—a trait au nombre de fois où nous voulons ajouter des wagons à un train rempli et où nous ne pouvons pas le faire. Il n'y a pas eu tellement de cas de ce genre qui se sont présentés dans le corridor récemment.

**M. Clifford:** J'aimerais savoir quelle est l'importance de ces facteurs que vous venez de citer. Vous ne l'avez pas indiqué. Vous avez peut-être déjà déterminé dans votre esprit que le taux d'occupation et le taux de recouvrement des frais par rapport au revenu sont les facteurs numéro un et numéro deux. Si ce ne sont pas les facteurs qui comptent le plus pour vous, comment les Canadiens peuvent-ils penser que vous savez vraiment ce que vous faites?

**M. Lawless:** Ils sont importants, mais ils ne sont pas les seuls lorsque vient le moment de décider du maintien de services ferroviaires voyageurs au Canada. Il serait évidemment malavisé d'ignorer l'achalandage au moment de déterminer si un service doit être maintenu, avec quelle fréquence, dans quelles circonstances et à quel coût. Donc, c'est un des facteurs, mais je ne saurais dire si c'est le facteur numéro un, numéro deux ou numéro trois. Nous devons avoir un plan qui indique toute une gamme d'options. Nous y travaillons actuellement.

**M. Clifford:** Je sais, monsieur Lawless, mais pour que les Canadiens comprennent bien. . . Ils savent quel est le travail que vous effectuez au CN; ils savent que vous avez réussi à rendre le CN rentable. Ils s'attendent à ce que vous répétiez votre exploit ici. Ne peuvent-ils pas se réjouir de l'importance que vous accordez à l'achalandage, du fait que vous voulez que les gens prennent le train, du fait également que vous entendez examiner de près les lignes qui ont le meilleur pourcentage de recouvrement des frais au moment de déterminer si les services doivent être maintenus ou non?



[Texte]

going to continue to provide for Canadians? Can you not use that logic or apply that logic to what you are doing?

• 1815

Can you not give some statement to Canadians? I mean, we have to wait seven days for this. Never mind the leaks; I imagine there will be all kinds of leaks. Can you give some expression of confidence to Canadians based on your great past track record at CN that if you use it, you have paid for it, you have even been denied and you still want to pay for it, you are going to get it?

**Mr. Lawless:** One of the factors, Mr. Chairman, that my team and I have to take into consideration is the reference levels that have been determined from the shareholder, and of course cost recovery against those reference levels will play a role.

**Mr. Clifford:** Okay.

**The Chairman:** That is an interesting and very short, succinct answer to your interesting question, Mr. Clifford.

Before going to Mr. Keyes on a second round, which will be abbreviated, along the lines of Mr. Clifford's questions, Mr. Lawless and Mr. Hanigan. . . I should not even ask this question, but I will anyway. In all the internal machinations of where we go with our passenger service since it was created back in 1973 or 1960-something or whenever it was, when you cut the Gordian knot from CN and CP and you set up this little creature VIA, with the albatross of buying run-down equipment from both railways. . . I am going to show my bias there. Oh, no! Amtrak got the stuff free. VIA started with an albatross. It paid for the equipment from CN and CP; Mr. Benjamin and I were around this table when some of these things happened.

What I would like to know, and I do not think I have asked the question. . . I do not like to ask questions unless I know the answer, and this is why it is dangerous. Have you done any surveys of the people, the public, that if it was not 35-year-old equipment they might be interested in riding VIA?

The second part of the question concerns the cost. Just to refresh the members' minds—because I have an idea in my mind, and Mr. Benjamin does—what is the figure, how many billions of dollars would it be for new equipment, both locomotives and passenger service, to put it into the same condition that Amtrak is in? The decision should have been made long before the Tories took over; it should have been made 10 years ago. We all promised many things, but could I have an answer to both those questions?

[Traduction]

Pouvez-vous dire que c'est la logique que vous allez suivre plus ou moins?

Pouvez-vous préciser davantage votre pensée pour les Canadiens? Il semble que nous ayons encore à attendre sept jours. Il y aura sûrement des fuites, mais n'en parlons pas. Pouvez-vous rassurer les Canadiens, compte tenu de ce que vous avez réalisé au CN? Pouvez-vous leur dire que s'ils veulent utiliser le train, ils doivent le payer? Pouvez-vous leur dire que même s'ils n'ont pas pu le prendre dans le passé et qu'ils veulent encore le payer, ils peuvent l'avoir?

**M. Lawless:** Un des facteurs dont mon équipe et moi devons tenir compte, monsieur le président, ce sont les niveaux de financement qui nous ont été donnés par notre actionnaire principal. Évidemment, le recouvrement des frais entre en ligne de compte dans ces niveaux de financement.

**M. Clifford:** Très bien.

**Le président:** Voilà une très intéressante et très brève réponse à votre très intéressante question, monsieur Clifford.

Avant de céder la parole à M. Keyes dans le cadre du deuxième tour, lequel devra être raccourci, j'aimerais revenir sur ce que disait M. Clifford, si vous le voulez bien, monsieur Lawless et monsieur Hanigan. . . Je ne sais pas si je devrais poser cette question, mais je la pose quand même. Avec tout ce qui s'est passé depuis la création des services ferroviaires voyageurs en 1973, ou 1960, je ne sais plus très bien, alors qu'a été tranché le noeud gordien avec le CN et le CP et que cette petite créature VIA a été créée, avec l'albatros du vieux matériel des deux sociétés de chemin de fer. . . Je montre encore mes préjugés. Amtrak a eu droit à son matériel gratuitement. VIA a dû accepter un albatros. Elle a payé le matériel au CN et au CP; M. Benjamin et moi-même étions à cette table lorsque ces événements se sont déroulés.

Ce que je voudrais savoir, et je ne pense pas encore avoir posé ma question. . . Je ne pose jamais de questions dont je ne connais pas la réponse; c'est ce qui fait ma force. Avez-vous effectué des sondages auprès du public afin de savoir s'il serait davantage disposé à utiliser les services de VIA si son matériel ne datait pas d'au moins 35 ans?

Je vous pose également cette question au sujet des coûts. C'est simplement au profit des autres membres du Comité—M. Benjamin et moi-même en avons déjà une bonne idée—de combien de milliards de dollars auriez-vous besoin en nouveau matériel, sous forme de locomotives et de voitures, pour pouvoir vous comparer à Amtrak? La décision aurait dû être prise bien avant que les conservateurs prennent le pouvoir; elle aurait dû être prise il y a au moins dix ans. Nous avons tous promis beaucoup de choses en cours de route. Pourriez-vous répondre à ces deux questions?

## [Text]

**Mr. Hanigan:** Mr. Chairman, the 1989 review report, which will be given to the minister at the same time as the business plan and later on, made public by the minister—

**The Chairman:** If not leaked to the press beforehand. I will bet you a dime to a doughnut there is no way you can keep that business plan private with all the disgruntled people in VIA. Anyway, keep going.

**Mr. Hanigan:** This report will contain estimates of capital expenditures that would be needed, particularly equipment, during the next years.

**The Chairman:** But have you done any survey of the public as to whether they want to sit in a Northstar? If we were going to the airports and using 35-year-old planes, we would not get on them.

**An hon. member:** We are using 20-year-old planes.

**The Chairman:** Have you had any surveys done on that type of thing?

**Mr. Hanigan:** No.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, through you to Dr. Horner, could Dr. Horner tell us what position he holds with Central Western Railway Corporation of Stettler, Alberta?

**Mr. Horner:** I chair the board for Central Western.

**Mr. Keyes:** Is CWR a private corporation, Mr. Chairman, looking to move into the tourist operation?

**Mr. Horner:** Only on their own line.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, for the information of the committee, Tom Payne, president and CEO of Central Western Railway Corporation, says of Mr. Horner that he has been instrumental in the success of CWR, providing experience in the railway business and also lobbying on behalf of the corporation.

Now, in light of that fact, Mr. Chairman, and as Dr. Horner has indicated that by hook or by crook—let me rephrase that—one way or another, Alberta will have passenger trains running from Calgary and Edmonton through the mountains to the west coast, even if that means, as he has stipulated, a private group would step in if pending cut-backs to VIA have a serious impact on train service through the Rocky Mountains, does Dr. Horner see the potential here for a conflict of interest?

**Mr. Horner:** Of course if I were to do more than I am now doing, or if Mr. Payne's railway was not a short-line operation—it is 108 miles of track carrying mostly grain and some excursions through the bald prairie, if you like—I would be the first one to admit a conflict otherwise.

## [Translation]

**M. Hanigan:** Monsieur le président, le rapport de 1989 sur l'activité de l'entreprise, qui sera remis au ministre en même temps que le plan d'entreprise, et qui sera rendu public un peu plus tard par le ministre. . .

**Le président:** S'il ne fait pas l'objet d'une fuite dans les journaux avant. Je suis prêt à vous parier n'importe quoi que ce plan d'entreprise ne restera pas confidentiel très longtemps avec tous les mécontents qui existent chez VIA. Poursuivez cependant.

**M. Hanigan:** Ce rapport indiquera quelles seront les immobilisations qui pourront être nécessaires, surtout au niveau du matériel, au cours des prochaines années.

**Le président:** Avez-vous effectué des sondages auprès du public afin de savoir s'il est intéressé à voler à bord de Northstar? Les aéroports ne seraient pas très achalandés si les appareils utilisés avaient 35 ans d'âge.

**Une voix:** Nous utilisons quand même des appareils qui ont 20 ans.

**Le président:** Avez-vous procédé à de tels sondages?

**M. Hanigan:** Non.

**M. Keyes:** M. Horner peut-il nous indiquer quel est le poste qu'il occupe chez la Central Western Railway Corporation, de Stettler, en Alberta?

**M. Horner:** Je suis président du conseil de Central Western.

**M. Keyes:** Est-ce que la CWR, en tant que société privée, désire se lancer dans le domaine du transport des touristes?

**M. Horner:** Seulement sur sa propre ligne.

**M. Keyes:** Pour l'information du Comité, monsieur le président, Tom Payne, président-directeur général de Central Western Railway Corporation, déclare que M. Horner a eu un rôle à jouer dans le succès de sa société en lui apportant son expérience dans le domaine ferroviaire et en faisant du démarchage pour elle.

Compte tenu de ces circonstances, monsieur le président, et comme M. Horner a indiqué que n'importe comment—je vais utiliser une autre expression—d'une façon ou d'une autre, l'Alberta aura un service voyageurs de Calgary et Edmonton vers la côte ouest à travers les montagnes, même si cela signifie, comme il le disait, qu'un groupe privé devra intervenir à la suite de réductions importantes de VIA dans les services ferroviaires voyageurs à travers les montagnes Rocheuses, M. Horner voit-il là la possibilité d'un conflit d'intérêts?

**M. Horner:** Bien sûr, si je faisais plus de démarches, ou si le chemin de fer de M. Payne n'était pas sur une courte distance—il s'agit de 108 milles de voie servant surtout au transport des céréales et à quelques excursions dans les plaines—je serais le premier à convenir qu'il y a conflit d'intérêts.



[Texte]

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, this witness has told us that CWR is looking into the tourist operation on that line. This witness has told us that one way or another that passenger train service is going to run, even if that means going to a private corporation.

**Mr. Horner:** I am sorry, with due respect sir, you are combining two different things. I was talking about trying to make sure the service through the Rockies was maintained. It was not and is not my intention to have Central Western involved in that operation. My intention was to get the provinces involved, as the States are involved in the U.S. in Amtrak operations in certain cases.

**Mr. Keyes:** In light of those answers, Mr. Chairman, I rest my case.

**Mr. Angus:** I want to just look at the corridor for a second, because in terms of the overall future of a passenger rail system, from looking at the figures presented to the NTA in the Toronto-Windsor section of the corridor, when you look at the public mode share—air, rail and bus—VIA actually captures 50% or one out of every two passengers in that corridor. So clearly people are using it down there.

We know from published figures and comments made earlier today that the passenger revenue level ranges from 68¢ on the dollar, I believe, to 74¢ or 75¢ on the dollar. As we all know, that is using 30-year-old equipment. Amtrak's level of passenger revenue is around 68¢ or 69¢ on the dollar. Perhaps either or both Mr. Lawless or Mr. Hanigan might want to respond. Is it the belief of VIA that given those circumstances and assuming you had additional equipment to meet the demand, the corridor as it stands now, without having to go to a high speed link, would be able not only to break even but return a profit to the corporation?

**Mr. Hanigan:** When we talk of cost recovery in the figures that were mentioned, it is only the direct costs of operation. It does not cover all costs.

**Mr. Angus:** When you say it does not cover all costs, do you mean it excludes capital and administrative overhead?

**Mr. Hanigan:** Roughly it is the avoidable cost.

**Mr. Angus:** So the figures that have been used—the 69¢ to 74¢—are not in fact the relationship between revenue and costs for those particular routes.

**Mr. Hanigan:** It is not the total cost.

**Mr. Angus:** Do you have those figures calculated, so we can do a proper comparison?

**Mr. Hanigan:** Yes, we have them.

**Mr. Angus:** Will you supply them to us?

**Mr. Hanigan:** We can supply them.

**Mr. Angus:** Have you done any projections to indicate what the impact of the increase in passenger fares will be on ridership? The last time there was an increase—I

[Traduction]

**M. Keyes:** Monsieur le président, le témoin nous a dit que le CWR envisageait l'exploitation touristique de cette ligne. Il nous a dit également que, d'une façon ou d'une autre, le service voyageurs serait maintenu, même s'il fallait recourir à une société privée.

**M. Horner:** Je suis désolé, monsieur, mais sauf votre respect, vous confondez deux choses différentes. J'ai parlé de nous assurer que le service voyageurs serait maintenu dans les Rocheuses. Je ne comptais pas et je ne compte toujours pas sur la participation de Central Western. Je voulais que la province participe à ce projet, comme les États américains le font pour l'exploitation de d'Amtrak.

**M. Keyes:** Étant donné ces réponses, monsieur le président, je n'ai rien à ajouter.

**M. Angus:** J'aimerais que nous parlions maintenant du corridor et de son importance dans le cadre du service voyageurs. D'après les chiffres présentés à l'Office national des transports pour le tronçon Toronto-Windsor du corridor, VIA a actuellement 50 p. 100 du marché des transports publics—avion, train, autobus—pour ce corridor. C'est un voyageur sur deux. Manifestement, dans cette région, les gens prennent le train.

D'après les chiffres publiés et les commentaires faits plus tôt aujourd'hui, les recettes voyageurs varient entre 68c. par dollar, je crois, et 74 ou 75c. par dollar. Et comme nous le savons, VIA utilise du matériel vieux de trente ans. Les recettes voyageurs pour Amtrak sont de l'ordre de 68 ou 69c. par dollar. Peut-être M. Lawless ou M. Hanigan voudront commenter cela. Croit-on à VIA que, dans ces circonstances, avec du matériel supplémentaire répondant à la demande et sans train à grande vitesse, le corridor, dans son état actuel, pourrait faire ses frais, ou même être rentable?

**M. Hanigan:** Dans les chiffres que nous avons présentés, le recouvrement des coûts ne tient compte que des frais d'exploitation. Il ne tient pas compte de tous les frais.

**M. Angus:** Quand vous dites cela, voulez-vous dire que les immobilisations et les frais généraux sont exclus?

**M. Hanigan:** En gros, il s'agit des coûts évitables.

**M. Angus:** Les chiffres utilisés, c'est-à-dire 69 à 74c., ne correspondent pas vraiment au rapport entre les recettes et les coûts pour ces lignes.

**M. Hanigan:** Il ne s'agit pas des coûts totaux.

**M. Angus:** Avez-vous fait les calculs avec ces chiffres, pour que nous puissions comparer?

**M. Hanigan:** Oui.

**M. Angus:** Pouvez-vous nous les fournir?

**M. Hanigan:** Oui.

**M. Angus:** Avez-vous fait des prévisions pour mesurer les répercussions d'une augmentation des tarifs voyageurs sur l'achalandage? À la dernière hausse, de 11 p. 100 il



[Text]

believe an 11% increase—about 732,000 fewer passengers used VIA. Before you decided to do the 10% increase this time, did you analyse that and project what both the passenger decrease and the revenue decrease would be?

• 1825

**Mr. Hanigan:** Our marketing department is of the opinion that it will not have an adverse effect on ridership. And there is a trend also to more passengers.

**Mr. Angus:** One final question to Mr. Lawless. You were asked earlier about your involvement in passenger rail when you were with CN. At any time in your career have you been either directly responsible or indirectly responsible for the movement of passengers by rail?

**Mr. Lawless:** I have never been directly responsible, but as an executive officer of Canadian National there were some residual passenger services that through that executive responsibility I would have some role to play.

**Mr. Angus:** Would you have been directly involved in any mixed trains, which included passengers with freight?

**Mr. Lawless:** Well, yes. As a matter of fact, we are involved now with some of the mixed services that are operating.

**The Chairman:** This thing is going to be before us in many ways for a long time, even after the event.

**Mr. Thompson:** Mr. Lawless, I believe there will be nine routes in remote areas of the country that will be maintained. But I am concerned about Atlantic Canada and the regional disparity that I guess we have enjoyed since Confederation. Will any of those needs be taken into account in your business plan that you present to the government, or will it simply be based on numbers? In other words, will you exercise a social conscience when you make your recommendations to the minister?

**Mr. Lawless:** We will try to take an overview here that considers all of that. As a matter of fact, we also want to make some comments on the identification that has been made about the nine remote routes. I think all that needs to be taken into consideration when we make our business plan, and we are doing just that. In other words, these nine routes were identified, and we would like to make some comments on those too.

**The Chairman:** Right now?

**Mr. Lawless:** No, no, in our business plan.

**The Chairman:** But from reading the papers, those nine routes involve several millions of dollars.

**Mr. Lawless:** They do. That is why we want to comment on them.

**The Chairman:** Do you have a figure of how many millions are involved in those nine routes?

[Translation]

me semble, vous avez perdu environ 732,000 voyageurs. Avant de présenter une nouvelle hausse de 10 p. 100, avez-vous analysé la situation et calculé la perte probable de voyageurs et, par conséquent, de recettes?

**M. Hanigan:** Notre service de marketing croit que la hausse n'aura pas d'effet négatif sur l'achalandage. Le nombre de voyageurs tend actuellement à augmenter.

**M. Angus:** Une dernière question, à M. Lawless. On vous a demandé plus tôt si vous aviez participé à la gestion du service voyageurs quand vous étiez au CN. Dans toute votre carrière, avez-vous été directement, ou indirectement, responsable du service voyageurs d'un chemin de fer?

**M. Lawless:** Je n'ai jamais été responsable directement d'un tel service. En tant que directeur du Canadien National, j'avais un rôle à jouer dans les décisions visant les services voyageurs qui relevaient encore du CN.

**M. Angus:** Avez-vous participé directement à des décisions au sujet de trains mixtes, comprenant des voitures de voyageurs et des wagons de marchandises?

**M. Lawless:** Oui. D'ailleurs, nous participons maintenant à l'exploitation de trains mixtes.

**Le président:** Nous en reparlerons encore longtemps et de bien des façons, même après le fait accompli.

**M. Thompson:** Monsieur Lawless, on a dit que neuf parcours dans des régions éloignées du pays allaient être protégés. Ce qui m'intéresse, c'est le Canada atlantique et les disparités régionales qui existent depuis la Confédération. Le plan d'entreprise que vous allez présenter au gouvernement tient-il compte des besoins particuliers de ces régions ou se fonde-t-il simplement sur des chiffres? En d'autres termes, vos recommandations au ministre font-elles preuve d'une conscience sociale?

**M. Lawless:** Nous essayons de faire une évaluation globale qui considère tous ces facteurs. D'ailleurs, nous voulons commenter la désignation de ces neuf parcours éloignés. Je crois que pour notre plan d'entreprise, il fallait tenir compte de toutes ces données, ce que nous avons fait. C'est pourquoi, à la suite de la désignation de ces neuf parcours, nous aimerions faire certains commentaires au ministre.

**Le président:** Maintenant?

**M. Lawless:** Non, dans notre plan d'entreprise.

**Le président:** Mais d'après les journaux, ces neuf parcours représentent plusieurs millions de dollars.

**M. Lawless:** C'est vrai. C'est pourquoi nous voulons faire des observations au ministre.

**Le président:** Pouvez-vous nous dire combien de millions sont associés à ces neuf lignes?

[Texte]

**Mr. Lawless:** No, I do not at the moment.

**The Chairman:** I read a report, but I guess it was leaked. I heard it was \$40 million. Is that a leak?

**Mr. Lawless:** I read that in the paper too, Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** I have a supplementary. My colleague from Thunder Bay asked a question earlier this afternoon: Would you be requesting the government to take those nine routes that are mandatory routes out of the cost of VIA Rail and put under the National Transportation Agency and they pay for the cost of those routes, not VIA Rail—the remote routes that you are going to have to maintain anyway? Are you going to hold still for being victimized with that, or not?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, with respect to the remote routes, we intend to comment on the remote routes themselves and the cost of those routes when we are making the business plan.

**The Chairman:** I guess, then, Mr. Lawless, tomorrow, when we have the minister here, among other things and estimates, perhaps that would be a good question, after he has the business plan from VIA.

Obviously whether it is June, July, August, or September—and let us not hope for June, July, or August—that business plan is going to be before this committee. You have it three-quarters written now, but if you are going to get it translated by June 28, let us not kid ourselves. You have it pretty well in place, but you cannot tell us, and we understand that, to a point. We do not like it, but we understand it. But we are going to get all that in the fall, after the event, most likely announced when the House is closed, which is what Jean-Luc Pepin did, to the irritation of us in the opposition at the time. I know my government members do not like me saying this, but that is a great time to announce it. It is always quiet, summer doldrums, etc. So you have that business plan and you are going to have all these features in it so that the next time we see you—whatever hat you are wearing—and Mr. Hanigan we will be able to analyse it.

• 1830

**Mr. Comuzzi:** you can close it out in a nice, short, succinct way, because this thing is going to be before us in one way or the other for some time. We want to get you to your party at Stornoway, and we want to wish the best to Mr. Turner.

**Mr. Comuzzi:** We would be prepared, Mr. Chairman, to sit here through the night if we could get some additional information, but that is not going to happen.

**The Chairman:** I agree.

**Mr. Comuzzi:** We do not want this opportunity to go by without thanking the witnesses, but we are a little

[Traduction]

**M. Lawless:** Non, je ne peux pas le faire maintenant.

**Le président:** J'ai lu un rapport—j'imagine qu'il s'agissait d'une fuite—où on disait qu'il s'agissait de 40 millions de dollars. Est-ce une fuite?

**M. Lawless:** J'ai également lu cela dans les journaux, monsieur le président.

**M. Benjamin:** J'ai une question supplémentaire. Mon collègue de Thunder Bay a posé une question plus tôt cet après-midi. Allez-vous demander au gouvernement d'enlever à VIA Rail la responsabilité de ces neuf parcours obligatoires et de la confier à l'Office national des transports? Ainsi, il paierait les frais d'exploitation de ces parcours, plutôt que VIA Rail, qui devra continuer à les entretenir. Allez-vous continuer à vous laisser exploiter, oui ou non?

**M. Lawless:** Monsieur le président, pour ce qui est des parcours éloignés et de leurs frais, nous entendons présenter des commentaires au ministre dans notre plan d'entreprise.

**Le président:** J'imagine donc, monsieur Lawless, que lorsque le ministre sera ici, demain, nous pourrions poser des questions sur ce sujet, sur le budget des dépenses et sur le plan d'entreprise de VIA.

Notre Comité recevra sans doute le plan d'entreprise en juin, juillet, août ou septembre—espérons que ce ne sera pas en juin, juillet ou août. Il est déjà aux trois quarts rédigé, mais vous ne pourrez sans doute pas le faire traduire pour le 28 juin. Il est presque terminé, mais vous ne pouvez pas nous répondre, et nous vous comprenons. Nous n'aimons pas cela, mais nous comprenons. Nous recevrons donc ces documents à l'automne, après coup. Ce sera sans doute annoncé pendant le congé d'été, comme l'avait fait Jean-Luc Pepin, ce qui avait irrité l'opposition, dont nous étions à l'époque. Je sais que les députés du gouvernement n'aimeront pas me l'entendre dire, mais c'est le moment d'en faire l'annonce. Tout est calme, presque endormi. Préparez donc votre plan d'entreprise comprenant des réponses à toutes ces questions. Ainsi, nous pourrions l'analyser ensemble la prochaine fois que vous viendrez, à quelque titre que ce soit, avec M. Hanigan.

Monsieur Comuzzi, vous pouvez poser une dernière, mais très courte, question, puisque nous reviendrons là-dessus d'une façon ou d'une autre pendant quelque temps. Nous voulons que vous puissiez arriver à faire votre réception à Stornoway. Vous transmettez nos meilleurs souhaits à M. Turner.

**M. Comuzzi:** En fait, monsieur le président, nous sommes prêts à rester ici toute la soirée pour obtenir des renseignements supplémentaires. Mais cela ne se produira pas.

**Le président:** Je suis d'accord.

**M. Comuzzi:** Nous voulons certes remercier les témoins, mais nous sommes un peu déçus, parce



## [Text]

perturbed that the free flow of information this committee has heard to date has not been prevalent in this hearing today. Our side, at least, feels it has not been the best use of time. We are not happy with that type of situation. We want to establish what the right numbers are.

The minister in *Hansard* has given several figures as to the shortcomings of VIA Rail, the most recent on June 7. He said that Canada can no longer afford to put \$700 million a year into a corporation that transports 3%. According to my analysis of the financial statement. . . I know we do not have time for the answer to this, so I would ask the proper person, Mr. Chairman, to give me an undertaking to provide these figures for our side to review.

One is the \$509 million, and there is some reference made that this also includes an item of \$57 million dollars—that is the government's contribution—that should have been included in 1987 but was included in 1988, which brings the figure down to \$452 million. We would like the related-party transactions in the amount of \$127,091,000 to be itemized, and we would like to know who are the related parties they refer to in those transactions. We want as much detail as we can have on that.

Under the operating agreements—that is referred to the financial statements—in the amount of \$105,190,000, could we have more detail on those operating agreements and what they respectively included in the breakdown that makes up the \$105 million?

I want to refer to the section in item 7 under pensions, where it says that \$366 million has been used to fund the pension plan. I would like to know what the contributory. . . In essence, this is what I would like to know: is VIA Rail assuming the obligation for either CP or CN employees for having been employed by CN or CP for a period of 20 years? Then there are 6,000 who have been transferred to VIA Rail. What has happened to their pension, and is VIA Rail obligated to assume those responsibilities on the pension plan?

I would like to know, from page 17 on the financial statement, the properties that have a book value or contributed surpluses, as referred to in the statement, of \$12 million. I would like to know if they include the stations in Montreal, Toronto, Winnipeg, all the train stations that are owned. As a matter of fact, let us find out all the train stations that are owned in Canada. Let us find out where the maintenance centres are. We spent \$41 million in 1988 on the maintenance centres, and if we could have those numbers prior to the business plan, I would much appreciate it.

**The Chairman:** The record has all those questions, and we will get it to you for the questions.

In that same vein, before we conclude today, I have a question from Darryl Gray, *député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine*. He has two, but one is a question and

## [Translation]

qu'aujourd'hui, nous n'avons pas eu autant d'information que d'habitude. De notre côté de la table, du moins, nous croyons ne pas avoir pleinement tiré profit de cette séance. Et nous en sommes mécontents. Nous aimerions avoir les chiffres exacts.

Le ministre a donné plusieurs chiffres, dans le *hansard*, au sujet des lacunes de VIA. La dernière fois, c'était le 7 juin. Il disait que le Canada ne pouvait plus se permettre d'injecter 700 millions de dollars par année dans une société qui ne transporte que 3 p. 100 des Canadiens. D'après mes analyses des états financiers. . . Je sais qu'il ne nous reste plus suffisamment de temps pour obtenir une réponse à cette question. Par conséquent, monsieur le président, j'aimerais que la personne la mieux placée pour nous répondre s'engage à le faire plus tard.

Un des chiffres donnés est 509 millions de dollars. On dit que cette somme comprend des crédits de 57 millions de dollars—fournis par le gouvernement—qui auraient dû être inscrits en 1987, mais qui l'ont été en 1988. La somme réelle s'élève donc à 452 millions de dollars. Nous aimerions avoir une ventilation des opérations entre apparentés, dont la somme est de 127,091,000\$. Nous aimerions également savoir quelles sont ces apparentés. Nous aimerions avoir le plus de détails possible sur cette question.

Pour ce qui est des contrats d'exploitation, dont les coûts s'élèvent à 105,190,000\$—comme vous le verrez dans les états financiers—nous aimerions avoir plus de détails sur ces contrats et une ventilation de ce chiffre de 105 millions de dollars.

Je me reporte maintenant à la note 7 des états financiers, intitulée: «Régimes de retraite». On y dit que 366 millions de dollars ont été utilisés pour financer les régimes de retraite. J'aimerais savoir qui contribue à ces régimes. . . En fait, ce que je veux savoir, c'est ceci: est-ce que VIA Rail assume les obligations des régimes de retraite de ses employés qui ont travaillé pendant 20 ans pour le CN ou le CP? Il y a 6,000 employés qui ont été transférés à VIA Rail. Qu'est-il arrivé à leur régime de retraite? Est-ce que les responsabilités de ce régime de retraite incombent à VIA Rail?

J'aimerais savoir, en référence à la page 17 du rapport annuel, quelles sont les immobilisations qui ont une valeur marchande ou qui ont créé des profits de 12 millions de dollars, d'après les états financiers. J'aimerais savoir si elles comprennent les gares de Montréal, de Toronto, de Winnipeg, et toutes les autres gares. D'ailleurs, il nous serait utile de savoir quelles gares sont la propriété de VIA au Canada. Nous aimerions savoir où sont les installations d'entretien pour lesquelles nous avons dépensé 41 millions de dollars en 1988. Nous aimerions recevoir ces chiffres avant le plan d'entreprise.

**Le président:** Toutes ces questions figureront au compte rendu, et nous vous en enverrons une copie.

Dans la même veine et avant de lever la séance, j'aimerais vous poser une question de Darryl Gray, *member for Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine*. Il y a une



[Texte]

one is a comment. Because of a commitment and a conflict he has with the forestry and fisheries committee, I undertook to ask it if it were not asked. It is the same type of thing we asked before on the ridership, and it is as follows.

VIA states that only 3% of the Canadian population utilize VIA Rail services. The Gaspé region since 1984 has increased its ridership from 35,000 to 70,000. I would ask that the Gaspé-Matapédia not be included in these figures because we have proven that we use and do not want to lose our VIA service.

• 1835

Again, it is the percentage of ridership. I ask you, on behalf of Mr. Gray, to answer that too.

Mr. Comuzzi had a lot questions. The clerk will help you in getting the record, which is available unedited tomorrow. She will use that as the basis. Will you do that, *madame la greffière*? Secondly, any questions come in to the clerk so that all members get the answers.

**Mr. Fontana:** On a point of order, I believe we had some assurances from the gentlemen that in fact they were going to table some documents, especially those that relate to the numbers and the utilization and everything else. Are you going to do that right now?

**The Chairman:** If they can do that for the committee, we will all get them. Colleagues, we will get them from the clerk.

Colleagues, I want to thank you for co-operating. Mr. Hanigan and Mr. Lawless, I know you look forward to this as much as you look forward to going to the Arctic in the middle of winter. I am glad you came, and it has been an interesting exercise.

We are all awaiting what is going to happen when the final shoe falls. You are an expert shoe-faller, Mr. Lawless. Mr. Hanigan is the chairman of the board on policy, and we will see each other again in some phase. I want to thank you for coming because I know it did cause problems. I want to thank you for co-operating with the committee. Frankly, we did it in a co-operative way, even though you did not want to come.

Mr. Hugh Horner, it is very good to see you again. I am glad you came to explain in part, because I was horrified by what I saw in the newspaper clippings. I am glad you at least explained some of it. We will all think about it.

Colleagues, this committee is adjourned until 8.30 a.m. tomorrow, when Mr. Benoit Bouchard, the Minister of Transport, is *le témoin*.

[Traduction]

question et un commentaire. Comme il doit siéger actuellement au Comité des forêts et des pêches, je pose la question pour lui. Encore une fois, elle porte sur l'achalandage. La voici:

VIA déclare que seulement 3 p. 100 des Canadiens utilisent ses services. Or, depuis 1984, la clientèle de VIA Rail en Gaspésie est passée de 35,000 à 70,000 personnes. J'aimerais que ces statistiques ne tiennent pas compte de la région de Gaspé-Matapédia, car nous avons prouvé que nous utilisons les services de VIA et que nous ne voulons pas les perdre.

Là encore, il s'agit du nombre de voyageurs qui utilisent le service. Je vous demande, au nom de M. Gray, de répondre aussi à cette question.

M. Comuzzi a posé de nombreuses questions. La greffière vous aidera à obtenir le compte rendu, qui sera disponible sous forme non révisée demain. C'est ce qu'elle consultera. Pourrez-vous le faire, madame la greffière? En second lieu, toutes les questions sont posées à la greffière, de sorte que tous les membres obtiennent les réponses.

**M. Fontana:** J'invoque le Règlement. Je pensais que les témoins s'étaient engagés à déposer certains documents, surtout ceux qui font état des chiffres, de l'utilisation, etc. Allez-vous le faire immédiatement?

**Le président:** S'ils peuvent les déposer pour le Comité, nous en obtiendrons tous une copie. Chers collègues, nous les demanderons à la greffière.

Chers collègues, je tiens à vous remercier de votre coopération. Monsieur Hanigan et monsieur Lawless, je sais que vous venez nous voir avec autant d'enthousiasme que s'il s'agissait d'aller dans l'Arctique au beau milieu de l'hiver. Je suis heureux que vous soyez venus, et notre discussion a été des plus intéressantes.

Nous attendons tous de voir ce qui se passera quand la décision finale sera prise. Vous êtes un expert en la matière, monsieur Lawless. M. Hanigan est le président du conseil d'administration en matière de politique, et nous aurons d'autres occasions de nous rencontrer. Je tiens à vous remercier de votre présence, car je sais que cela vous a posé des problèmes. Je veux également vous remercier de la bonne volonté dont vous avez fait preuve. En toute franchise, nous avons eu une discussion très utile, même si vous ne vouliez pas venir.

Monsieur Hugh Horner, je suis heureux de vous rencontrer à nouveau. C'est une bonne chose que vous ayez accepté de nous fournir des explications, car j'ai été scandalisé par ce que j'ai lu dans les coupures de journaux. Je suis heureux que vous nous ayez fourni au moins quelques explications. Nous allons tous y réfléchir.

Chers collègues, la séance est levée jusqu'à 8h30 demain, heure à laquelle M. Benoit Bouchard, le ministre des Transports, sera le témoin.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES

##### *From VIA Rail:*

Ron Lawless, President and Chief Executive Officer;  
Lawrence Hanigan, Chairman of the Board;

James Roche, Vice-President, Corporate Planning;  
Robert Guiney, Vice-President and Chief of  
Transportation;  
Hugh Horner, Vice-Chairman of the Board.

#### TÉMOINS

##### *De VIA Rail:*

Ron Lawless, président et directeur général;  
Lawrence Hanigan, président du Conseil  
d'administration;

James Roche, vice-président, Planification générale;  
Robert Guiney, vice-président et chef du Transport;

Hugh Horner, vice-président du Conseil  
d'administration.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Thursday, June 22, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 16

Le jeudi 22 juin 1989

Président: Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

---

RESPECTING:

Main Estimates 1989-90: Vote 1 under  
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1989-1990: Crédit 1  
sous la rubrique TRANSPORTS

---

APPEARING:

The Honourable Benoît Bouchard,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Benoît Bouchard,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



---

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Ellen Savage

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, JUNE 22, 1989

(19)

*[Text]*

The Standing Committee on Transport met at 8:31 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Henry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne and Bob Wood.

*Acting Members present:* Greg Thompson for Charles Langlois; Guy St-Julien for Arnold Malone; Len Gustafson for Stan Wilbee.

*Other Members present:* Ross Belsher, Parliamentary Secretary for the Minister of Transport; Maurice Dionne.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Appearing:* The Honourable Benoît Bouchard, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Glen Shortliffe, Deputy Minister; Victor Barbeau, Acting Executive Director, Airports Authority Group; Ron Quail, Assistant Deputy Minister, Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, April 28, 1989 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1990. (*See Minutes of Proceedings, Wednesday, June 7, 1989.*)

The Chairman called Vote 1 under TRANSPORT.

The Minister, with the witnesses, answered questions.

At 10:50 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 22 JUIN 1989

(19)

*[Traduction]*

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 8h31, dans la salle 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Henry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne et Bob Wood.

*Membres suppléants présents:* Greg Thompson remplace Charles Langlois; Guy St-Julien remplace Arnold Malone; Len Gustafson remplace Stan Wilbee.

*Autres députés présents:* Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports; Maurice Dionne.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Comparait:* L'honorable Benoît Bouchard, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* Glen Shortliffe, sous-ministre; Victor Barbeau, directeur exécutif intérimaire, Groupe de gestion des aéroports; Ron Quail, sous-ministre adjoint, Marine/commissaire, Garde côtière canadienne.

En conformité de son Ordre de renvoi du vendredi 28 avril 1989, le Comité poursuit l'étude du Budget des dépenses principal pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1990. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 7 juin 1989.*)

Le président appelle le crédit 1, sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre ainsi que les autres témoins répondent aux questions.

À 10h50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*La greffière du Comité*  
Ellen Savage



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, June 22, 1989

• 0832

**The Chairman:** Colleagues, it is past 8.30 a.m. The minister must be held up for some reason because he does have a real problem today, as some of you know. We are getting near the end of the session and I guess there is a command performance at full Cabinet, which actually starts at 10 a.m., I am informed.

Even the Senate is up today, and they are hearing Shirley Martin on Bill C-2 and the Senate committee at 8.30 a.m., so that is rather historic. She may be able to get through that, and perhaps it will be easy to get through at 8.30 a.m. with the Senate; they may not be awake.

So we are here. I know the minister is coming because he wants to get away, and I said we will try to accommodate him by 10.30 a.m., which means he misses the first half hour, supposedly, but he is not here yet.

I just wonder if we could not start in. Perhaps there are some specific questions that members may have for the deputy minister, Mr. Shortliffe, who is here. I know we are waiting for the minister. I do not know where we left off, but we are just going to start in.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** I have a couple, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, I was going to throw out a few myself, but in view of what Mr. Angus told me about yesterday, I had better not ask too many questions today.

**Mr. Angus:** It was not the questions you asked yesterday that got you in trouble.

**The Chairman:** Anyway, do you have a question or so?

**Mr. Angus:** Yes. A couple of years ago, there was a crash of an airplane up in northwestern Ontario, I think it was Sioux Lookout, that CASB found was a result of a wing separating.

Seven years prior, the Department of Transport, through the inspection procedure, had in fact identified a crack on the wing of that particular plane. For seven years, it was not detected or reported on, nor was anything done to ensure that the crack was corrected. What action is the department taking to prevent this kind of situation from recurring?

**Mr. Glen Shortliffe (Deputy Minister, Department of Transport):** Mr. Angus, I have to confess to you that I do

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 22 juin 1989

**Le président:** Mesdames et messieurs, il est passé 8h30. Le ministre doit être retenu, car il a un horaire très chargé aujourd'hui, comme certains d'entre vous le savent. La fin de la session approche et je suppose que le ministre doit absolument être présent à la réunion du Cabinet qui commence à 10 heures, d'après ce qu'on m'a dit.

Même le Sénat siège aujourd'hui et le comité sénatorial entendra Shirley Martin parler du projet de loi C-2 à 8h30, ce qui est un événement plutôt historique. Elle va peut-être s'en tirer sans trop de mal, car c'est probablement facile dans une réunion avec des sénateurs à 8h30, ils ne sont probablement pas réveillés.

Nous voilà donc prêts à commencer. Je sais que le ministre va venir bientôt, car à sa demande j'ai dit que nous essayerions de ne pas le retenir après 10h30, ce qui signifie qu'il ne manquera que la première demi-heure de sa réunion; il n'est cependant pas encore ici.

Nous pourrions peut-être tout de même commencer, car les membres du comité ont peut-être des questions spécifiques à poser au sous-ministre, M. Shortliffe, qui est déjà ici. Je sais que nous attendons le ministre et je ne sais pas exactement où nous en étions la dernière fois, mais nous pourrions tout simplement commencer.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** J'ai quelques questions à poser, monsieur le président.

**Le président:** J'allais en poser quelques-unes moi-même, mais étant donné ce que m'a dit M. Angus hier, je ferais peut-être mieux de ne pas poser trop de questions aujourd'hui.

**M. Angus:** Ce ne sont pas les questions que vous avez posées hier qui vous ont causé des ennuis.

**Le président:** De toute manière, avez-vous une question ou deux à poser?

**M. Angus:** Oui. Il y a environ deux ans un avion s'est écrasé dans le nord-ouest de l'Ontario, à Sioux Lookout, je crois, et le Bureau canadien de la sécurité aérienne avait conclu que l'accident était dû au détachement d'une aile.

Sept ans plus tôt, au cours d'une inspection périodique le ministère des Transports avait en fait repéré une paille dans l'aile de cet avion. Pendant sept ans, on n'a pas détecté de nouveau ou signalé la paille et rien n'a été fait pour la réparer. Quelles mesures le ministère prend-il pour empêcher que ce genre de situation se reproduise?

**M. Glen Shortliffe (sous-ministre, ministère des Transports):** Monsieur Angus, je dois vous avouer que je

[Texte]

not know the details of the specific case you are raising, sir, but I would be glad to look into it and inform you about the action we have taken. Normally when we get a report from CASB on any aircraft accident we study the recommendations CASB makes to us about safety. We go through those recommendations in detail and prepare a detailed response. In the normal course of events we follow up with implementation action on those recommendations, virtually as soon as possible after we have responded to CASB. In the specific case you are raising, sir, I do not have the details at my fingertips, but I will be glad to provide them to you.

• 0835

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, now that the minister is here I will not pursue that at this point, but perhaps later.

**The Chairman:** Welcome, Mr. Minister.

**Hon. Benoît Bouchard (Minister of Transport):** Good morning, sir.

**The Chairman:** You were not here last night.

**Mr. Bouchard:** Absolutely, I was here. Look at my face and you will understand.

**The Chairman:** I do not know how I could forget a face like yours. We were all here last night, and we all know there is a heavy agenda. So we will get started.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Good morning, Minister. Yesterday we were a little disappointed inasmuch as we had the president of CN and the chairman of the board of VIA Rail, and I think there was a consensus that not a great deal of information was given by them. In my reflection on what happened yesterday, the three of you make a very good team. It is very difficult sometimes to get an answer. Our number one concern is the conflict of interest Mr. Lawless obviously denies he will have every step of the way—the apparent conflict of interest. He has had a three-year appointment. There are some areas of conflict between VIA Rail and CN that are obviously going to come forward.

We were amazed yesterday to find that Mr. Lawless has no previous history in passenger rail, and his background, although in running a railroad, is only in the movement of freight. I am going to suggest, Mr. Minister, that it has nothing to do with the integrity of Mr. Lawless, but I just do not see that appointment working.

• 0840

**Mr. Bouchard:** Mr. Comuzzi, I personally believe there is no conflict of interest for Mr. Lawless to do what he does at the present time. It is a business operation to look

[Traduction]

ne connais pas les détails de l'accident dont vous parlez, mais je me ferai un plaisir de me renseigner et de vous faire part des mesures que nous avons prises. Habituellement, lorsque nous recevons un rapport du Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA) sur un accident d'avion, nous étudions ses recommandations concernant la sécurité. Nous les examinons minutieusement et nous préparons une réponse détaillée. Dans le cours normal des choses, nous prenons des mesures pour mettre en oeuvre ces recommandations, le plus tôt possible après que nous avons répondu au rapport du BCSA. En ce qui concerne l'affaire dont vous parlez, monsieur, je n'ai pas les détails à la portée de la main, mais je serai ravi de les obtenir pour vous.

**M. Angus:** Monsieur le président, maintenant que le ministre est arrivé, je ne poursuivrai pas cette question tout de suite, mais peut-être y reviendrai je plus tard.

**Le président:** Bienvenue, monsieur le ministre.

**L'honorable Benoît Bouchard (ministre des Transports):** Bonjour, monsieur.

**Le président:** Vous n'étiez pas ici hier soir.

**M. Bouchard:** J'y étais certainement; vous n'avez qu'à me regarder pour le comprendre.

**Le président:** Je ne sais pas comment je pourrais oublier une figure comme la vôtre. Nous étions tous ici hier soir et nous savons tous que votre programme est très chargé, aussi allons-nous commencer dès maintenant.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Bonjour, monsieur le ministre. Hier, nous étions un peu déçus de la comparution du président du CN et du président du conseil d'administration de Via Rail, car nous estimons tous, je pense, qu'ils ne nous ont pas donné beaucoup d'informations. En réfléchissant à ce qui s'est passé hier, je trouve que vous trois faites une très bonne équipe. C'est parfois très difficile d'obtenir une réponse de vous. Ce qui nous inquiète le plus c'est la situation de conflit d'intérêts ou d'apparence de conflit d'intérêts dont M. Lawless nie l'existence. Il a été nommé pour un mandat de trois ans. Il se présentera certainement des situations de conflit d'intérêts entre Via Rail et le CN.

Nous avons été renversés hier d'apprendre que M. Lawless n'a pas d'expérience dans le domaine du service voyageurs et que même s'il a de l'expérience dans l'administration d'un chemin de fer, c'est seulement dans le domaine du transport des marchandises. Je ne mets aucunement en doute l'intégrité de M. Lawless, monsieur le ministre, mais je ne vois tout simplement pas comment cette nomination peut réussir.

**M. Bouchard:** Monsieur Comuzzi, j'estime personnellement que les fonctions actuelles de M. Lawless ne le placent pas dans une situation de conflit d'intérêts.



*[Text]*

at within the new reference levels provided to VIA Rail to see what is the best way to use the money that is available.

You are right, I think his reputation as a manager, whatever we believe in terms of the operations of Canadian National Railway, is a good reputation. VIA Rail and Canadian National have their own conflict of interest rules. I believe the fact that we have to look at the operations and that the decisions will be public—nothing will be confidential at the level of the decision that will be made at VIA Rail—does not represent any problem for me; in other words I think what they have to do is public. Of course they could not provide all the documents; otherwise it would not be what we call a confidential operation and for that reason I believe Mr. Lawless can do the job the best he can and it will not represent any problem in terms of the problem you raise.

**Mr. Comuzzi:** Thank you, Mr. Minister. Obviously we have some great concerns down this side of the table about the conflict problem. Let us move to something a little different and that is the five-year business plan to be presented to you in the next 10 days or so. This committee is very concerned, as you are and as most Canadians are, I think, about the future of VIA Rail. The question was asked in the House yesterday, but I wonder whether I could get your undertaking at this committee meeting today that once the business plan is presented to you with the options that will be made available to you and your department to establish policy, that the chairman reconvene a meeting of the transportation committee to allow us on this committee, on both sides, to review the options on VIA Rail in some depth and also to make our recommendations to you.

**Mr. Bouchard:** It is not foreseen, Mr. Comuzzi, to do that. Normally I believe a summary of the plan is tabled in the House of Commons. It will be done, I guess, when the House starts its operations in the fall. At that time the decision could have been made. I am going to be very frank with you. Mr. Angus asked me yesterday whether I would accept to refer the plan to the committee and have a consultation. It is not foreseen that this is a process we want to follow and the reason is very simple. We face a \$10 million deficit a week. If you consider the \$545 million that has been provided for 1989-90 we have to give a subsidy of about \$10 million a week. If we want to respect that level and not go to \$15 million or \$20 million a week, we have to make a decision as soon as possible.

*[Translation]*

Son travail consiste à administrer l'entreprise qu'est VIA Rail en fonction des nouveaux niveaux de référence donnés en vue de trouver le meilleur moyen d'utiliser les crédits disponibles.

Vous avez raison, je pense que sa réputation de gestionnaire au Canadien National est bonne. VIA Rail et le Canadien National ont leurs propres règles relatives aux conflits d'intérêts. Pour ma part, je ne vois pas de difficulté, étant donné que nous devons examiner les activités de ces entreprises et que les décisions prises seront rendues publiques, c'est-à-dire que rien ne sera confidentiel en ce qui concerne les décisions prises chez VIA Rail; autrement dit, je pense que ce qui s'y fera sera rendu public. On ne pourrait pas bien sûr fournir tous les documents, autrement le caractère confidentiel de certaines activités ne serait pas respecté et c'est pour cette raison qu'à mon avis, M. Lawless peut faire son travail de son mieux et il n'y aura pas de difficulté comme celle dont vous parlez.

**M. Comuzzi:** Merci, monsieur le ministre. La question des conflits d'intérêts nous préoccupe évidemment beaucoup de ce côté-ci de la table. J'aimerais maintenant passer à un sujet un peu différent, c'est-à-dire le plan quinquennal de la société qui vous sera présenté d'ici une dizaine de jours. Tout comme vous et la plupart des Canadiens, je pense, les membres du Comité sont très préoccupés par l'avenir de VIA Rail. La question a été posée hier à la Chambre, mais je me demande si vous pourriez promettre une chose aujourd'hui aux membres de ce Comité. Lorsque le plan d'entreprise vous sera présenté avec les options que vous et votre ministère devrez examiner pour déterminer la politique à suivre, je voudrais que le président puisse convoquer le Comité des transports afin que ses membres des deux côtés de la table puissent examiner les options relatives à VIA Rail en détail et pour vous présenter ensuite des recommandations.

**M. Bouchard:** Ce n'est pas de cette façon qu'il faut procéder, monsieur Comuzzi. Je pense qu'habituellement un sommaire du plan d'entreprise est déposé à la Chambre des communes. Je suppose que ce sera fait lorsque la Chambre reprendra ses travaux à l'automne. À ce moment-là, la décision aura peut-être été prise. Je tiens à être très franc avec vous. Hier, M. Angus m'a demandé si j'accepterais de renvoyer le plan au Comité aux fins de consultation. Ce n'est pas la procédure que nous entendons suivre et la raison en est très simple. Nous faisons face à un déficit de 10 millions de dollars par semaine. En effet, si vous vous reportez aux prévisions de 1989-1990, vous verrez qu'une somme de 545 millions de dollars est prévue, c'est-à-dire une subvention d'environ 10 millions de dollars par semaine. Nous devons prendre une décision le plus tôt possible si nous voulons maintenir ce niveau, c'est-à-dire si nous ne voulons pas voir cette somme passer à 15 ou 20 millions de dollars par semaine.



[Texte]

**Mr. Comuzzi:** That leads us into the next area of questioning. Were you talking just now about the deficiencies on VIA Rail or the overall deficits of Canada?

**Mr. Bouchard:** I have been questioned only on the deficiencies of VIA Rail.

**Mr. Comuzzi:** That is what I want to spend the next bit of time on. First off we will establish what the numbers are. In *Hansard* you said that the deficiency was \$700 million.

**Mr. Bouchard:** It was \$641 million for the calendar year last year.

**Mr. Comuzzi:** It was \$700 million on June 7, 1989, in *Hansard*. Yesterday Mr. Hanigan on page 2 of his report used a number of \$600 million and the plan would be to reduce that \$600 million to \$250 million by 1993. When we review the annual report, Minister, for the year ending 1988, the actual figure is \$509 million. If you can just bear with me as to that \$509 million and the loss of revenue the previous year, according to the audited reports it appears that all the heavy-duty expenses have been incurred. All the workers have been transferred. By 1988 VIA owned, maintained, and operated all its own equipment. There is a substantial payment of \$200 million already paid for the overhaul of the stainless-steel car fleet. The railway stations are now all owned by VIA. The 85 are completed and 70 have been updated, and that is all paid for. The massive updating of the air-conditioning systems on the LRCs is all done and paid for. The breakdown ratio is less than two per week. Your maintenance facilities in Halifax, Montreal, Toronto, and Vancouver are all up and operating and all paid for. I think that was \$41 million in the 1988 budget.

• 0845

In the last year and a half VIA has bought 30 new 33,000-horsepower engines from GM, all paid for. It is hard to follow, but it looks as if the 29 engines ordered were paid for when they were ordered. We have all the engines we need. The biggest item, the transfer of inventory and materials and responsibilities, has been completed. The stations are all transferred and we have property valued at cost at over \$1 billion in VIA Rail.

It appears that all these heavy expenses have been absorbed in the previous two or three years. When we start with a deficit of \$509 million—and it is a misstatement, according to the audit, of \$57 million—that brings us down to really what we are trying to come to grips with as my analysis of \$452 million. In the note under 1b of the financial statement, there is an item of \$105 million, which is the use of tracks, facilities, training, and rolling stock services, which I have just

[Traduction]

**M. Comuzzi:** Cela m'amène à ma série suivante de questions. Parliez-vous il y a un instant des déficits de VIA Rail ou des déficits globaux du Canada?

**M. Bouchard:** On ne m'a posé des questions que sur les déficits de VIA Rail.

**M. Comuzzi:** C'est justement à ce sujet que je veux poser des questions. Tout d'abord, assurons-nous que nous avons les bons chiffres. D'après le *Hansard*, vous avez dit que le déficit était de 700 millions de dollars.

**M. Bouchard:** Pour la dernière année civile, il était de 641 millions de dollars.

**M. Comuzzi:** D'après le *Hansard* du 7 juin 1989, il était de 700 millions de dollars. Hier, M. Hanigan a parlé à la page 2 de son rapport du chiffre de 600 millions de dollars, disant qu'on projetait de le réduire à 250 millions de dollars d'ici 1993. Dans le rapport annuel pour l'année se terminant en 1988, monsieur le ministre, le chiffre réel est de 509 millions de dollars. En ce qui concerne cette somme et les pertes signalées l'année précédente, je vois d'après les états financiers vérifiés que c'est là que toutes les grosses dépenses semblent être survenues. Tous les travailleurs ont été mutés et en 1988, VIA était propriétaire de tout son matériel et en assurait l'entretien ainsi que le fonctionnement. Une somme considérable de 200 millions de dollars a déjà été versée pour la remise en état du parc de wagons en acier inoxydable. VIA est maintenant propriétaire de toutes les gares de chemin de fer. Les 85 gares sont terminées et 70 ont été rénovées, et toutes ces dépenses sont déjà payées. On a modernisé tous les mécanismes de climatisation des voitures LRC et tout est payé. Le nombre de pannes est maintenant réduit à moins de deux par semaine. Toutes vos installations d'entretien de Halifax, Montréal, Toronto et Vancouver fonctionnent et ne nécessitent plus d'investissements, alors qu'elles représentaient 41 millions de dollars de dépenses dans le budget de 1988.

Au cours des dix-huit derniers mois, VIA a acheté de GM et payé comptant 30 nouvelles locomotives de 33 000 chevaux-vapeur. C'est difficile à suivre, mais il semble qu'on ait payé les 29 locomotives au moment de la commande. Nous avons toutes les locomotives dont nous avons besoin. Le poste le plus important dans le budget, c'est-à-dire le transfert du stock, du matériel et des responsabilités, est terminé. Les gares sont toutes transférées, de sorte que VIA Rail en est maintenant propriétaire et elles valent plus d'un milliard de dollars.

Il semble donc que toutes ces grosses dépenses ont été absorbées au cours des deux ou trois dernières années. D'après les vérificateurs, le déficit de 509 millions de dollars est erroné et il faut en retrancher 57 millions de dollars, ce qui donne 452 millions de dollars, d'après mes calculs. Dans la note sous la rubrique 1b des états financiers, on voit un poste de 105 millions de dollars, pour l'utilisation des voies ferrées, des installations, ainsi que les services de formation et de matériel roulant, tous

[Text]

pointed out in the annual report are now all under the control of VIA Rail. That was an item in 1988 of \$105 million.

We are therefore really down to \$347 million. There are some related party transactions of \$127 million, so given what Mr. Lawless told us the other day, that this number now is down to \$50 million or something less than that—and that is VIA operating and paying for the use of the tracks, to CN primarily and a bit to CP—when you are looking at the future of VIA Rail, it looks like we are almost where you want to be in 1993.

**Mr. Bouchard:** VIA Rail will provide the explanations about the way they will use the \$545 million, \$435 million, and so on for the next years coming. The question, Mr. Comuzzi, is that it has cost the Government of Canada in fiscal year 1988-89 \$641 million to keep VIA Rail alive. It is \$600 million if you consider the calendar year, because VIA Rail is not operating in the same way as we do here at that level. It is obvious that the new level of reference will be used by VIA Rail.

We have to keep in mind the reason why we say today that \$545 million is available for 1989-90 for VIA Rail. It is a question of budget. Which amount of money could be available within the capacity we have to pay? How much money is available for the next year? It is \$545 million, and that money will be expended, I am not worried about that. It will be \$545 million. It could be used in different ways. It could be used in different ways. It will be decided by the corporation.

• 0850

What I mean, Mr. Comuzzi, is that the operation of VIA Rail is a financial operation. We could not afford to put 25% again—tomorrow it will be 40%; the year after it will be 50%—of the whole budget of Transport Canada into a transportation mode that is used by 3% of Canadians. That is the bottom line.

The question is not that we could not put \$1 billion into VIA. We could give that money, but do you mean that with the availability I have in my budget I should go through a third of the budget in a transportation mode that basically is not used by Canadians? It is the bottom line for me. It is a transportation system, but based on the financial capacity we have to face the obligation.

**Mr. Comuzzi:** But, Minister, what I have said is that most of the things I have mentioned, the problems with VIA Rail, are no longer recurring expenses for VIA Rail: the \$105 million, which is for the use of facilities and training and rolling stock, the \$127 million less whatever it is going to cost to rent the rails. CN is owned by the same shareholders as VIA Rail, and I think there should

[Translation]

des éléments qui appartiennent maintenant à VIA Rail, comme je viens de le signaler en me référant au rapport annuel. Ce poste représentait 105 millions de dollars du budget de 1988.

Nous en sommes donc rendus maintenant à 347 millions de dollars. Il y a en outre des transactions connexes de 127 millions de dollars et d'après ce que nous a dit M. Lawless l'autre jour, le déficit est maintenant rendu à 50 millions de dollars ou moins, même quand VIA paie pour utiliser les voies ferrées du CN principalement et un peu celles du CP, l'avenir de VIA Rail ne semble donc pas si sombre puisque nous en sommes presque au point où vous voulez arriver en 1993.

**M. Bouchard:** Les représentants de VIA Rail vous expliqueront comment ils entendent utiliser les 545 millions de dollars, ou les 435 millions de dollars et ainsi de suite pendant les années qui viennent. Le fait est, monsieur Comuzzi, que le gouvernement du Canada a dû déboursier pendant l'année financière 1988-1989, 641 millions de dollars pour maintenir VIA Rail en vie. Si l'on tient compte de l'année civile, car VIA Rail ne fonctionne pas de la même manière que nous, il s'agit plutôt de 600 millions de dollars. Il est évident que VIA Rail va utiliser le nouveau niveau de référence.

Nous ne devons pas oublier la raison pour laquelle nous disons aujourd'hui que les crédits de 545 millions de dollars sont prévus pour VIA Rail en 1989-1990. C'est une question de budget. Quelle somme étions-nous en mesure d'offrir? Quelle somme est disponible pour l'année prochaine? Il s'agit de 545 millions de dollars et je suis convaincu que cet argent sera dépensé. Ce sera 545 millions de dollars. Cette somme pourrait être dépensée de différentes façons. C'est la société qui en décidera.

Je veux dire par là, monsieur Comuzzi, que l'administration de VIA Rail est une activité financière. Nous ne pourrions pas nous permettre d'investir encore 25 p. 100, ou peut-être 40 p. 100 l'an prochain, ensuite 50 p. 100, de tout le budget de Transports Canada dans un mode de transport utilisé par seulement 3 p. 100 des Canadiens. C'est là qu'est toute la question.

Il ne s'agit pas de savoir si nous ne pourrions pas investir un milliard de dollars dans VIA. Nous pourrions donner cet argent, mais voulez-vous dire que je devrais investir un tiers de mon budget limité dans un mode de transport qui n'est finalement pas utilisé par les Canadiens? C'est là l'essentiel pour moi. Il s'agit d'un mode de transport, mais nous devons tenir compte de notre capacité financière d'en assumer l'obligation.

**M. Comuzzi:** J'ai simplement dit, monsieur le ministre, que la plupart des problèmes de VIA Rail que j'ai mentionnés ne sont plus des frais généraux. Je veux parler notamment des 105 millions de dollars versés pour l'utilisation des installations, ainsi que des services de formation et de matériel roulant, de même que les 127 millions de dollars, moins la somme qui ne sera plus



[Texte]

perhaps be an hiatus on the rental of tracks until VIA Rail manages to become a more equitable company.

What I am saying, Minister, is that it appears that there are multi-million dollars worth of non-recurring expenses at this point in time, and I am not challenging the numbers. What I am saying is that there is a lot of accounting in this statement, and when you start to look at what VIA has been able to accomplish up to and including 1988 and its projection into the future, taking out those non-recurring expenses, I am not so sure this government is going to have to be looking at. . . You use a figure of \$650 million; I still go back to a figure of \$509 million, less the \$57 million, which is a re-stated number.

Those non-recurring expenses, plus all the assets VIA Rail has. . . The maintenance facilities are up and running; the stations are all paid for; all the railway engine cars are all paid for. The only thing left to be paid is, if we want, to upgrade and use the two-tiered railway cars that are made by some Canadian suppliers. It seems to be the only area we have to get into, and increasing our ridership and our prices a little bit. It seems what you are trying to do by 1993, Minister, is almost in place today.

**Mr. Bouchard:** I believe you are not wrong when you say there is no recurrence for most or a large part of the money that is available for VIA Rail and that it represents for the year 1992-93 perhaps all the money that will have to be expended without any kind of possibility of development and so on. The fact of the matter is: here is the money we can use for VIA Rail for passenger transportation. The bulk of the money available is here, and we have to use that money in light of the capacity we have.

What will it represent for the operations of the corporation? I think it is the exercise they are doing at the present time, to tell the minister: look, with the money you give we can do such and such. We can go there; we could not give that service any more or continue the route because it is too expensive. It is exactly the exercise I would like to have done.

**Mr. Comuzzi:** I wish, Minister, you would reconsider the decision you have made with respect to the business report, as submitted by Mr. Lawless, and give this committee in its entirety the opportunity to review in some depth the CN financial statement and the VIA Rail financial statement. Perhaps we can add something; in other words, what we should be doing insofar as VIA Rail is concerned.

[Traduction]

nécessaire pour louer les voies ferrées. Le CN appartient aux mêmes actionnaires que VIA Rail et je pense qu'il faudrait peut-être interrompre le paiement de la location des voies ferrées jusqu'à ce que VIA Rail réussisse à devenir une société plus rentable.

Je dis simplement, monsieur le ministre, qu'il semble y avoir actuellement des dépenses extraordinaires d'une valeur de plusieurs millions de dollars et je ne mets pas les chiffres en doute. Je dis simplement qu'il y a beaucoup de calculs dans ces états financiers et quand on examine ce que VIA a réussi à accomplir jusqu'à la fin de 1988 et qu'on regarde ses prévisions, si l'on tient compte de ses dépenses extraordinaires, je ne suis pas certain que le gouvernement devra. . . Vous parlez de 650 millions de dollars mais je reviens plutôt au chiffre de 509 millions de dollars, qui est un chiffre redressé, auquel il faut retrancher 57 millions de dollars.

Compte tenu de ces dépenses extraordinaires, ainsi que de tout l'actif de VIA Rail. . . Les installations d'entretien sont terminées et fonctionnent, les gares sont toutes payées, ainsi que toutes les locomotives. La seule chose qu'il nous reste à payer, si nous le voulons, est la modernisation et l'utilisation de voitures de chemin de fer à deux étages fabriquées par certains fournisseurs canadiens. Il semble que ce soit la seule chose à faire, en plus d'attirer plus de voyageurs et de relever un peu nos prix. Il me semble que ce que vous essayez de faire d'ici à 1993, monsieur le ministre, est presque déjà fait aujourd'hui.

**M. Bouchard:** Vous n'avez pas tort de dire qu'une grande partie de l'argent mis à la disposition de VIA Rail ne sera pas affectée à des dépenses répétitives, c'est-à-dire que c'est peut-être tout l'argent que nous devons dépenser pendant l'année 1992-1993, sans possibilité d'amélioration ou de développement. Le fait est que c'est là l'argent que nous pouvons donner à VIA Rail pour le service voyageurs. La plus grande partie de cet argent est disponible dès maintenant et nous devons l'utiliser en fonction de nos capacités.

Qu'est-ce que cet argent représentera dans le fonctionnement de la société? Je pense que les dirigeants de la société s'apprentent justement à dire au ministre: voilà ce que nous pouvons faire avec l'argent que vous nous donnez. Ils diront s'ils peuvent offrir tel ou tel service ou s'ils doivent en interrompre un autre parce qu'il est trop dispendieux. C'est exactement ainsi que je voudrais qu'on procède.

**M. Comuzzi:** Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous reveniez sur la décision que vous avez prise à propos du rapport d'entreprise présenté par M. Lawless, et que vous donniez à ce comité la possibilité d'examiner minutieusement les états financiers du CN et ceux de VIA Rail. Peut-être pourrions-nous ajouter quelque chose; autrement dit, ce que nous devrions faire en ce qui concerne VIA Rail.



[Text]

• 0855

**Mr. Bouchard:** It will be done afterwards, but it will be done.

**Mr. Comuzzi:** I think we should clarify this 3% ridership.

**The Chairman:** We are not going to clarify it right now.

**Mr. Comuzzi:** I will do it on a supplementary.

**The Chairman:** We should have clarified it with VIA actually.

**Mr. Angus:** Mr. Minister, you indicated in one of your responses earlier that a summary of the report would be tabled in Parliament. As we know, Parliament is not going to be back until some time in September and, shades of 1981, the events will unfold after we leave this place some time next week. You have said no, you are not going to refer it to the transport committee. We can decide in our own right what we want to do with the plan whenever it is tabled. Will you make the commitment within a reasonable period of time—two or three days or a week after you receive it—to make the plan public?

**Mr. Bouchard:** I can not give the commitment today. It will be done within the next two or three weeks, but I could not say exactly at what time it will be done.

How long will we need to look at the plan, what it represents? I do not know of many corporations that make public their business plans. We could say that it is a Crown corporation and therefore there is public interest, but we have to manage a corporation as well. That is the reason I cannot give you any commitment, but I will table the summary of the plan. I will not tell you either that you will have nothing available for this summer. I would like to reserve the decision, to see exactly what we can make available to you.

**Mr. Angus:** Whether it is the actual business plan that VIA submits to you or something else, I think what we want and what the people of Canada want is to know well before you hand down your edict what VIA Rail is going to look like. What routes is it going to operate; how often is it going to operate them over the period of the business plan? We want to know this before you implement it so that the people of Canada have an opportunity to react to the specifics of VIA's plan.

Within a reasonable period of time after you receive it, will you make a commitment to make that information public before you hand down your decision?

**Mr. Bouchard:** Mr. Angus, what you are asking me is to say, here is VIA Rail's business plan, and it is automatically what will be the decision of the government. You said you wanted to know what routes

[Translation]

**M. Bouchard:** Ce sera fait après, mais ce sera fait.

**M. Comuzzi:** Je crois que nous devrions avoir des précisions au sujet de cet achalandage de 3 p. 100.

**Le président:** Nous n'allons pas tirer cela au clair tout de suite.

**M. Comuzzi:** Je vais poser une question supplémentaire pour avoir des précisions.

**Le président:** En fait, nous aurions dû demander des précisions aux représentants de VIA.

**M. Angus:** Monsieur le ministre, vous avez dit tout à l'heure, dans l'une de vos réponses, qu'un résumé du rapport serait déposé au Parlement. On sait que le Parlement ne sera pas de retour avant le mois de septembre; or, les événements auront lieu après que nous aurons ajourné la semaine prochaine, ce qui nous rappelle ce qui s'est passé en 1981. Vous avez dit que non, que vous n'alliez pas renvoyer la question au Comité des transports. Nous pouvons décider nous-mêmes de ce que nous voulons faire de ce plan quand il sera déposé. Allez-vous vous engager à rendre ce plan public dans un délai raisonnable, c'est-à-dire deux ou trois jours ou peut-être une semaine après l'avoir reçu?

**M. Bouchard:** Je ne peux pas prendre cet engagement aujourd'hui. Ce sera fait d'ici deux ou trois semaines, mais je ne peux pas dire exactement à quelle date.

Combien de temps nous faudra-t-il pour étudier le plan, pour en analyser les répercussions? Je ne connais pas beaucoup d'entreprises qui rendent public leur plan d'entreprise. On pourrait dire qu'il s'agit d'une société d'État et que, par conséquent, l'intérêt public est en jeu, mais il s'agit également d'une entreprises que nous devons gérer. C'est pourquoi je ne peux pas m'engager envers vous, mais je vais déposer le résumé du plan. Je ne vous dirai pas non plus que vous n'auriez rien à vous mettre sous la dent cet été. Je voudrais remettre la décision à plus tard, afin de savoir exactement ce que nous pouvons mettre à votre disposition.

**M. Angus:** Que ce soit le plan d'entreprise lui-même que VIA vous remettra ou quelque chose d'autre, je pense que ce que nous et les Canadiens voulons, c'est de savoir à quoi VIA Rail va ressembler bien avant que vous ne rendiez votre décision. Quelles lignes va-t-on exploiter; quelle sera la fréquence des liaisons pour la période correspondant au plan d'entreprise; nous voulons connaître la réponse à ces questions avant que vous ne mettiez le plan en vigueur, afin que les Canadiens aient la possibilité de réagir aux détails précis du plan de VIA.

Vous engagez-vous à rendre ces renseignements publics dans un délai raisonnable après les avoir reçus et avant de rendre votre décision?

**M. Bouchard:** Monsieur Angus, vous me demandez de dire que la décision du gouvernement sera automatiquement conforme à ce qui est proposé dans le plan d'entreprise de VIA Rail. Vous dites que vous voulez

[Texte]

will be kept, where we will go. I cannot tell you that as long as the government has not made up its mind. Will it be exactly what VIA Rail proposed? We always have the possibility to say that we prefer such and such with the same cost, because we believe that politically it could serve Canadians better, depending upon the principles. You asked me if I would automatically give the information. . . I cannot tell you now. We will see what will be available at that time.

**Mr. Angus:** Okay. Let me try another tack then. You go through your process—

**Mr. Bouchard:** I love the expression “tactic”.

• 0900

**Mr. Angus:** No, actually it was not “tactic”, but “tack”. You go through and review the plan, you make the decision, and you tell VIA how it is going to be, which parts you accept or do not accept and what changes you want.

Will you at the least make a commitment that between the point of time at which you make that decision. . . and also making that public ensure that there will be a period of three to six months prior to implementation so that the public can react through whatever forum is available to them, whether it is this committee, whether it is the NTA, whether it is through other political processes?

**Mr. Bouchard:** No, Mr. Angus. Clearly, no. I will not make any commitment that we will take five or six months, because you are just. . . I cannot say that I will just kill the process. We want to have six months. It is about \$200 million. What does it mean, the exercise we do? If we want to cut the money—because we do not have that money—and we take six months before applying the decision, we just screw up everything. It does not mean. . .

No. I could not make any commitment. The decision could come at the beginning of August or at the beginning of September. It will be applicable as soon as possible.

**Mr. Angus:** Let me then ask what method you are going to use to implement your decision. Are you going to do what Jean-Luc Pepin did in 1981 and do it by Order in Council? Or are you going to allow it to go through the legislative process, which is the National Transportation Act, for review by the NTA, for route-by-route consideration and therefore route-by-route opportunity by those people directly affected to react to your decision?

[Traduction]

savoir quelles lignes seront conservées, quelles destinations seront desservies. Je ne peux pas vous le dire tant que le gouvernement n'a pas pris de décision. Est-ce que ce sera exactement ce que VIA Rail propose? Nous avons toujours la possibilité de dire que nous préférons telle ou telle option, le coût restant le même, parce que nous croyons que sur le plan politique, les Canadiens seraient mieux servis, en fonction de certains principes. Vous me demandez si je vais automatiquement rendre publics les renseignements. Je ne peux pas vous le dire maintenant. Nous verrons ce que nous pouvons faire le moment venu.

**M. Angus:** D'accord. Je vais essayer une autre tactique. Vous suivez la procédure établie. . .

**M. Bouchard:** J'aime bien le mot «tactique».

**M. Angus:** Oui, mais je l'employais au figuré. Donc, vous examinez le plan, vous prenez votre décision et vous en faites part aux dirigeants de VIA; vous leur dites ce que vous acceptez, ce que vous rejetez et quelles modifications vous exigez.

Allez-vous au moins vous engager à faire en sorte qu'entre le moment où vous prenez cette décision. . . Le fait de rendre votre décision publique donne au moins l'assurance qu'il y aura une période de trois à six mois, avant la mise en application du plan, pendant laquelle le public peut faire connaître sa réaction par l'entremise des tribunes qui lui sont offertes, qu'il s'agisse de notre comité, de l'Office nationale de transports ou d'autres mécanismes politiques.

**M. Bouchard:** Non, monsieur Angus. Absolument pas. Il n'est pas question que je m'engage à ce que nous prenions cinq ou six mois, car ce que vous me demandez. . . Je ne peux pas dire que je vais tout simplement arrêter le mécanisme. On réclame six mois. Il s'agit d'environ 200 millions de dollars. A quoi rime cet exercice auquel nous nous livrons? Si nous voulons réduire le budget, c'est parce que nous n'avons pas cet argent sous la main, et si nous attendons six mois avant d'appliquer la décision, nous bousillons toute l'affaire. Cela ne veut pas dire. . .

Non. Je ne peux pas prendre d'engagement. La décision sera prise au début du mois d'août ou au début de septembre. Elle sera mise en application dès que possible.

**M. Angus:** Dans ce cas, je vais vous demander quelle méthode vous allez utiliser pour mettre en application votre décision. Allez-vous faire ce que Jean-Luc Pépin a fait en 1981, c'est-à-dire prendre un décret en conseil? Ou bien allez-vous permettre que la décision suive les modalités prévues par la Loi nationale sur les transports, c'est-à-dire que l'Office national des transports examine la décision pour chaque ligne, ce qui permettrait aux personnes directement intéressées de réagir à votre décision?



[Text]

**Mr. Bouchard:** All options could be considered. I can immediately say that it is likely we will go to the Governor in Council if we want an application that will reach the purposes we have. In other words, if we want to move as soon as we can, it is quite possible that we will go to the Governor in Council.

**Mr. Angus:** Do you not understand that by doing so you are just thumbing your nose at all the people in Canada who rely on VIA Rail and who need it for their own purposes? I am not talking about the nine protected routes. For those who have no other realistic option, whether it is in the wintertime in terms of northern Ontario in the northern parts of the country or whether it is in Atlantic Canada in terms of coming to major medical centres for health care, by going the Order in Council route you are no different from those other folks next to me here and what they did back in 1981.

**The Chairman:** It was very effective, I must admit.

**Mr. Angus:** Mr. Dionne was just beside me on this.

**Mr. Bouchard:** I think it is honest. I will try to have an honest answer, too. I will be blunt with you; I think there is never a good time to cut services, if services will be cut. Once again, keep in mind the operation we want to make here. VIA is an operation that wants to stay and remain within the budget, a budget which has been democratically accepted at the House of Commons. It is a part of the budget, Mr. Angus, the reference level. . . if I want to reach that reference level I have to move as quickly as possible.

As for cutting services, basically all routes or regions not covered by the remote services have to be considered as having other services, such as buses and so on. It represents 3% of the ridership, perhaps not in all regions but the average in the country.

**Mr. Angus:** Minister, we heard from VIA directly yesterday. That is 3% compared with 7% for air, 4% to 5% for bus, and the rest is automobile. In terms of the for-hire carriage, of those three, only two are directly the jurisdiction of the federal government: air and rail.

You are contributing now an increase up to, I think, \$128 million to the provinces for road construction, even though you keep saying it is not your responsibility. The reality is that you only have two modes for which you are responsible. You are paying for air somewhere in the area of \$700 million a year; last year, it was something like \$641 million for rail. You are attacking the mode that is more and more successful every day, and which more people are riding. In the Toronto to Windsor corridor,

[Translation]

**M. Bouchard:** Toutes les possibilités sont envisagées. Je peux dire dès maintenant que nous allons probablement nous adresser au gouverneur en conseil si nous voulons atteindre nos objectifs. Autrement dit, si nous voulons procéder le plus rapidement possible, il est très possible que nous procédions par décret en conseil.

**M. Angus:** Ne comprenez-vous pas qu'en agissant ainsi, vous faites un pied de nez à tous les Canadiens qui ont besoin des services de VIA Rail? Je ne parle pas des neuf lignes protégées. Pour ceux qui n'ont pas d'autres options réalistes, qu'il s'agisse des déplacements en hiver pour les habitants du nord de l'Ontario ou d'autres régions septentrionales du pays, ou qu'il s'agisse des Canadiens de l'Atlantique qui ont besoin de se rendre dans les grandes villes pour se faire soigner, en agissant par voie de décret en conseil, vous n'agissez pas différemment de ceux qui siègent à mes côtés ici, vous faites exactement ce qu'ils ont fait en 1981.

**Le président:** Je dois admettre que ce fut efficace.

**M. Angus:** M. Dionne était à mes côtés dans cette affaire.

**M. Bouchard:** Je crois que c'est une question franche et je vais essayer d'y répondre avec franchise. Je n'irai pas par quatre chemins; je crois que le moment n'est jamais opportun de supprimer des services, en supposant que l'on supprime des services. Mais ne perdez pas de vue l'opération que nous voulons pratiquer. VIA est une entreprise qui veut poursuivre ses activités tout en se conformant à son budget, budget qui a été démocratiquement accepté par la Chambre des communes. Le niveau de référence fait partie du budget, monsieur Angus, et si je veux atteindre ce niveau de référence, je dois agir le plus rapidement possible.

Pour ce qui est de supprimer des services, essentiellement, toutes les lignes ou les régions qui ne sont pas desservies par les services aux régions isolées doivent être considérées comme disposant d'autres services, notamment l'autocar. Cela représente 3 p. 100 de la clientèle, peut-être pas dans toutes les régions, mais en moyenne dans l'ensemble du pays.

**M. Angus:** Monsieur le ministre, nous avons entendu hier les représentants de VIA. Ce chiffre de 3 p. 100 se compare à 7 p. 100 pour le service aérien, 4 ou 5 p. 100 pour l'autocar et l'automobile représente tout le reste. Pour ce qui est du transport de passagers à titre onéreux, de ces trois moyens de transport, seulement deux relèvent directement du gouvernement fédéral: le transport aérien et le chemin de fer.

Vous avez augmenté vos contributions aux provinces pour la construction de routes, je crois que le montant total a été porté à 128 millions de dollars, même si vous ne cessez de dire que cela n'est pas de votre ressort. En réalité, seulement deux moyens de transport relèvent de votre compétence. Vous dépensez quelque 700 millions de dollars par année pour le transport aérien; l'année dernière, vous avez dépensé quelque chose comme 641 millions de dollars pour le transport ferroviaire. Vous



[Texte]

50% of the for-hire carriage is on the rail. Of the non-automobile, only 44% is air and 6% is bus. Do you not understand that what you are doing is against common sense?

• 0905

**Mr. Bouchard:** No. I believe transportation has to be in very close relation with the economy. I believe also that I have been reproached many times that, because I support or we provide money and we invest in the development of air transportation, we should do the same for the train. We do. You say the proportion of ridership is just 6%, but I want to remind you that it is more; it is an increasing ridership since the beginning. If you look at the figures in Toronto Montreal and Vancouver, everywhere in the country, since 1985 there is a constant increase.

**Mr. Angus:** And look at the problems at Pearson and Vancouver and the other airports, which we are going to have to pay for as taxpayers.

**Mr. Bouchard:** I am going to try to answer, if you want. Yes, we are going to have to pay, but it is a question of how we will share the budget of Transport Canada for transportation we support within the different groups we have to face. We say that since 1960 at least, the passenger transportation mode has been declining. This was not invented by us. Even Mr. Benjamin was not there at that time. We have to face the reality today that the passenger train transportation system has been declining constantly for the last 30 years. If we put the money there, Mr. Angus, we will take up that money elsewhere. I have a package to use for all transportation modes, and I am absolutely not convinced that I should cut off air transportation or highways, where I do not believe the provinces will be able to face the \$20 billion just to refurbish the highway system in Canada. We put in \$1.2 billion since 1984 and we will have to continue. If we want to do that and we take 30% to 45% of the budget on a system which is not used by people, it is not good management. Mr. Angus, we can keep everything in the country, but down the road we will have to pay the price, and we do not have the money today.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, hier, lors de la comparaison de M. Hanigan et de M. Lawless, on a donné des chiffres sur la performance de VIA Rail en 1988.

J'ai souvent eu l'occasion de prendre les trains de VIA Rail. J'ai remarqué que sur certains parcours, monsieur le

[Traduction]

attaquez un mode de transport qui connaît chaque jour de plus en plus de succès, et que de plus en plus de gens empruntent. Dans le corridor de Toronto à Windsor, le transport ferroviaire constitue 50 p. 100 du transport pour compte d'autrui. Hormis le transport par automobile, seulement 44 p. 100 du transport se fait par avion et 6 p. 100 en autobus. Ne comprenez-vous pas que ce que vous faites va à l'encontre du gros bon sens?

**M. Bouchard:** Non. Je crois que le transport doit avoir des liens très étroits avec l'économie. Je crois également qu'on m'a souvent reproché d'appuyer et d'investir dans le développement du transport aérien sans faire de même pour le train. C'est faux, car nous appuyons le transport ferroviaire. Vous dites que la proportion de voyageurs n'est que de 6 p. 100, mais je vous signale qu'elle est plus élevée que cela; le nombre de voyageurs augmente depuis le début. Si vous regardez les chiffres à Toronto, Montréal et Vancouver, enfin partout au pays, l'augmentation est constante depuis 1985.

**M. Angus:** Oui, et regardez les problèmes que nous connaissons à Pearson, Vancouver et d'autres aéroports, problèmes qui devront être résolus aux frais des contribuables.

**M. Bouchard:** Je vais essayer de répondre, si vous voulez bien. Oui, nous allons devoir payer, mais c'est une question de partage du budget de Transport Canada pour les moyens de transport que nous finançons parmi les différentes catégories pour lesquelles nous sommes responsables. Nous affirmons que le mode de transport des voyageurs connaît un déclin depuis au moins 1960. Ce n'est pas nous qui avons inventé ça. Même M. Benjamin n'était pas là à l'époque. Nous devons aujourd'hui faire face à la réalité que le système de transport ferroviaire pour passagers est en déclin constant depuis 30 ans. Si nous y investissons plus d'argent, monsieur Angus, cet argent là devra provenir d'ailleurs. J'ai une enveloppe que je dois utiliser pour les modes du transport et je ne suis absolument pas convaincu que je devrais faire des coupures au transport aérien ou routier alors que je sais que les provinces ne pourront pas payer la note de vingt milliards de dollars uniquement pour la réfection du système routier canadien. Nous y avons contribué 1,2 milliards depuis 1984 et il va falloir continuer. Si nous voulons faire cela et que nous prenions 30 à 45 p. 100 du budget pour un système que les gens n'utilisent pas, ce n'est pas de la saine gestion. Monsieur Angus, nous pouvons bien tout conserver dans ce pays, mais à un moment donné nous allons devoir payer la note, et nous n'avons pas cet argent-là aujourd'hui.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, when Mr. Hanigan and Mr. Lawless appeared yesterday, certain figures were quoted about VIA Rail's performance in 1988.

I've often had occasion to take VIA Rail trains. I notice that on certain lines, a great many VIA Rail users had free

[Text]

ministre, un très grand nombre d'utilisateurs du service de VIA Rail était composé de gens qui avaient des passes gratuites, incluant les députés de la Chambre des communes. D'après ce qu'on rapporte, le nombre de passes gratuites, monsieur le ministre. . .

Une voix: Il n'y en a pas beaucoup.

**M. Pronovost:** . . . est très important. Je crois qu'il s'agit d'un nombre très important. Voici des chiffres pour vous montrer comment. . . Je prend le circuit entre Senneterre et Cochrane. Monsieur le ministre, sur ce circuit, l'an dernier, on a vendu en billets, sandwichs, chips et bière, pour 67,000\$. Mais, il en a coûté 1,057,000\$ pour opérer cette ligne. Cette ligne a été subventionnée à 92 p. 100 par les contribuables canadiens. D'après les informations que je possède, entre Senneterre et Cochrane, la très grande majorité des utilisateurs de cette ligne, plus de la moitié, sont des gens qui détiennent des laissez-passer. Il semblerait que 167,000 Canadiens possèdent des passes pour utiliser VIA Rail. Ce qui représente un nombre, à mon point de vue, excessivement élevé.

• 0910

Est-ce que dans le plan de redressement de VIA Rail, vous avez l'intention de tenir compte de cette situation et d'y apporter certains correctifs?

**M. Bouchard:** Je pense, monsieur Pronovost, que l'opération se fera dans le cadre du mandat de VIA Rail. Le rôle de VIA Rail est de définir la relation entre le taux d'utilisation et la performance, les recouvrements de coûts et la performance. En fonction d'un ensemble de critères, la Société doit recommander au gouvernement si, oui ou non, à cause de ces des considérations, on doit laisser tomber.

La ligne à laquelle vous faites référence a un taux d'occupation de 9 p. 100. J'ai les chiffres devant moi. Il est donc bien évident qu'il est absolument impossible de croire qu'il est faisable de récupérer quoi que ce soit. D'un autre côté, est-ce une ligne essentielle? Un argument est soulevé, avec raison, dans les provinces Atlantiques: le taux d'utilisation n'est pas extraordinaire, mais d'un autre côté il y a une question de nécessité. Ce sont des critères que VIA Rail considérera, je l'espère. Mais vous savez que la marge est étroite.

**M. Pronovost:** Monsieur le ministre, ma question est très directe. Ne serait-il pas utile d'abolir carrément les passes gratuites sur VIA Rail?

**M. Bouchard:** Voilà une autre chose. Écoutez, si je me rappelle bien du chiffre, il y aurait 160,000 passes gratuites. Les députés en profitent et s'en servent très peu d'ailleurs. Quand j'ai posé la question en Chambre, M. Comuzzi aurait voulu me répondre, mais il n'a pas eu le temps de poser la question. Cependant, il me disait qu'il prend le train. Il n'y en a pas beaucoup dans cette salle, à mon avis. Il y a bien 160,000 passes, mais pour être honnête, dans le cas des employés à la retraite de CN, CN

[Translation]

passes, including Members of Parliament. Mr. Minister, I'm told that the number of free passes. . .

An hon. member: There aren't very many.

**Mr. Pronovost:** . . . is very high. I think that the number is quite high. Here are some figures to show you what I mean. . . I take the train between Senneterre and Cochrane. Mr. Minister, last year on that line \$67,000 worth of tickets, sandwiches, chips and beer were sold. But it cost \$1,057,000 to operate the line. That line was subsidized at a rate of 92% by Canadian taxpayers. According to my information, the vast majority of passengers on these Senneterre to Cochrane line, more than half, are free pass holders. Apparently, 167,000 Canadians have free passes for use on VIA Rail. In my opinion, that number is excessively high.

Do you intend to take this situation into account in VIA Rail's redress plan and to take corrective action?

**Mr. Bouchard:** Mr. Pronovost, I think that that operation will be done within the framework of VIA Rail's mandate. VIA Rail's role is to define the relationship between ridership and performance, and between cost recovery and performance. In accordance with a set of criteria, the corporation must ask the government whether or not passes should be dropped because of these considerations.

The line to which you refer has a ridership of 9%. I have the figures here before me. It is therefore quite obvious that it is absolutely impossible to recover anything at all. On the other hand, is this an essential line? The argument has been made, and with good reason, in the Atlantic provinces: the ridership is not very high, but there is the question of necessity. I hope that those are the criteria that VIA Rail will consider. But, as you know, the margin is very narrow.

**Mr. Pronovost:** Mr. Minister, my question is very straightforward. Would it not be a good idea to simply abolish free passes on VIA Rail?

**Mr. Bouchard:** That's another matter. Look, if I remember correctly, there are 160,000 free passes. MP's get them but they use them very little. When I asked about this in the House, Mr. Comuzzi wanted to reply, but he did not have time to ask the question. However, he told me that he does use the train. In my opinion, there are not many people in this room who do. There are indeed 160,000 passes in circulation, but to be honest, in the case of retired CN employees, CN does reimburse



[Texte]

rembourse mais avec un rabais. Effectivement, il existe 160,000 passes, et VIA devra faire une recommandation sur ce point.

**M. Pronovost:** Monsieur le ministre, sur le circuit entre Winnipeg et The Pas, au Manitoba, il en coûte 408\$ par passager pour opérer cette ligne. Le fait de vouloir maintenir des lignes éloignées signifie-t-il qu'on ne fera pas de redressement financier sur ces circuits?

**M. Bouchard:** Non. VIA Rail, monsieur Pronovost, fait ses analyses, établit la relation coût-efficacité. La Société recommandera au gouvernement de les garder ou non. C'est là le rôle de la corporation et non pas celui du gouvernement. Si le gouvernement intervenait, ce serait plutôt sur une base politique, dans le sens de garantir un équilibre. Ce n'est pas le rôle de VIA Rail de tenir compte, par exemple, de la disparité régionale. C'est le rôle du gouvernement. Si le gouvernement désirait en tenir compte, il le fera au moment où les recommandations seront déposées.

**M. Pronovost:** Monsieur le ministre, un autre sujet: celui de l'aéroport régional de Trois-Rivières.

Au mois de septembre dernier, la corporation de l'aéroport a déposé à Transports Canada un plan de développement de cet aéroport. Vos fonctionnaires ont également manifesté le désir de raccourcir la piste de façon substantielle et la ville de Trois-Rivières est toujours en attente d'une décision du ministère. Un certain climat d'incertitude, il faut l'admettre, prévaut actuellement. Est-ce que vous entendez prendre une décision bientôt? Entendez-vous ajouter de l'argent supplémentaire pour cet aéroport?

**M. Bouchard:** J'ai d'abord l'intention de rencontrer les représentants régionaux pour connaître leurs préoccupations et les recommandations qu'ils ont à nous faire.

Vous savez que la piste de Trois-Rivières est une piste de 5,000 ou 6,000 pieds de long par 150 pieds de large. Qui peut l'utiliser? Il n'y a pas de ligne commerciale qui l'utilise, il n'y a pas non plus tellement de trafic, de cargo. Trois-Rivières est dans une situation difficile, tout le monde le sait. Il en est ainsi depuis l'existence du pays et depuis l'existence de Trois-Rivières. La ville a toujours été coincée entre Québec et Montréal. La vocation est difficile à définir.

Bref, on me fera des recommandations. Cependant, je ne suis pas en mesure de dire aujourd'hui si on y investira des sommes d'argent. C'est à l'étude au Ministère. Les recommandations doivent me parvenir bientôt. Alors, on prendra des décisions en regard de vos recommandations.

**M. Pronovost:** Est-il exact, monsieur le ministre, que ces décisions seront prises avant la fin de l'année 1989?

**M. Bouchard:** Avant la fin de l'année. Si vous parlez de décembre, possiblement, oui.

**M. Pronovost:** Merci, monsieur le ministre.

[Traduction]

them, but at a discount. There are indeed 160,000 passes and VIA will have to make a recommendation about this.

**Mr. Pronovost:** Mr. Minister, it costs \$408 per passenger to operate the line between Winnipeg and The Pas in Manitoba. Does the fact that we wish to maintain lines in remote regions mean that there will be no financial redress on those lines?

**Mr. Bouchard:** No. Mr. Pronovost, VIA Rail conducts its analyses and establishes the cost-effectiveness ratio. The corporation will recommend to the government that they be maintained or not. That is the role of the corporation, not the government. If the government did intervene, it would be on a political matter, so as to maintain some balance. For instance, it is not VIA Rail's role to take into account regional disparity. That's the role of government. If the government wants to take this into account, it will do so when the recommendations are tabled.

**Mr. Pronovost:** Mr. Minister, I have a question on another subject, the Trois-Rivières regional airport.

Last September, the airport corporation submitted a development plan for that airport to Transport Canada. Your officials also expressed a desire to shorten the runway substantially and the city of Trois-Rivières is still awaiting the Department's decision. I must say that there is a certain feeling of uncertainty right now. Do you intend to make a decision soon? Do you intend to provide additional funding for that airport?

**Mr. Bouchard:** First of all, I intend to meet regional representatives in order to find out more about their concerns and recommendations.

As you know, the Trois Rivières runway is five or six thousand feet long by a hundred and fifty feet wide. Who uses it? No commercial airlines are using it, nor is there much cargo traffic. Trois-Rivières is in a difficult situation, as we all know. That has been true ever since this country was founded and ever since Trois-Rivières was founded. The city has always been squeezed between Quebec City and Montreal. Its vocation is difficult to define.

To answer your question, I will be receiving recommendations. However, I am not in a position to tell you today whether or not we will be investing any money there. That is being examined by the department. I should be receiving the recommendation soon. At that time, we will make decisions taking into account your recommendations.

**Mr. Pronovost:** Mr. Minister, is it true that those decisions will be made before the end of 1989?

**Mr. Bouchard:** Before the end of the year. If you are talking about December, yes, possibly.

**Mr. Pronovost:** Thank you, Mr. Minister.



[Text]

[Translation]

• 0915

**Mr. Keyes (Hamilton West):** I want to say that the minister, in my opinion, is wielding an iron fist that could destroy the spirit of collective process demonstrated by this committee over the past two months. If I understand the minister's scenario correctly, for the sake of the almighty buck the communities to be affected will have no avenue or forum for appeal. The minister is telling Canadians that this government is going to do what it thinks is in the best interests of the almighty buck whether they like it or not.

I look at the explanation of financial figures for VIA, and it is apparent that the minister has been tossing out figures to say VIA is losing money. How can you dump all this money? How can you use an exorbitant amount of money out of the whole pie to justify VIA? When you look at the figures, in 1988 expenses ran \$20 million higher than in 1987. But why? Because of several one-time credits in 1987 due to a rail strike?

Then there is VIA's ability to convince the National Transportation Agency to reduce CN and CP invoices—paperwork. Are these the kinds of debts that are going to be incurred in the future? Maybe not for years. Possibly not forever. In 1988 VIA spent \$32.9 million to maintain and operate equipment. VIA had to catch up in 1988 on maintenance backlog. I contend that this government has dug VIA into such a hole that the only solution in its mind is to fill in the hole and tell Canadians that they are being saved money and to hell with the social and environmental impact. To hell with the rest of it. They are going to save money.

So Minister, when you look at the overall picture, at what the train represents, at the viability of the train passenger rail service; when you look around the world—Britain, France, Europe—can you not see that a train service, for its environmental or social reasons, is the way of the future for this country? To cut it because it is not making money, or to privatize it, this does not make sense.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Tell that to the Liberal Party.

**Mr. Keyes:** I want to say to Mr. Benjamin that I am tired of going back into these historical things. I was not there then, neither was Mr. Comuzzi, neither was Mr. Wood. We are trying to advance here, Mr. Benjamin. Let us advance. Let us leave the old history lesson.

**The Chairman:** Okay, colleagues.

**Mr. Keyes:** I have had to hear this crap all day from this guy.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Je tiens à dire qu'à mon avis, le ministre, en agissant de façon catégorique, pourrait détruire l'esprit de collégialité dont notre comité a fait preuve depuis deux mois. Si je comprends bien le scénario décrit par le ministre, pour l'amour du tout-puissant dollar, les localités qui seront touchées n'auront aucune possibilité d'en appeler de la décision. Le ministre se trouve à dire aux Canadiens que son gouvernement va prendre sa décision en se guidant uniquement sur des considérations pécuniaires et que c'est à prendre ou à laisser.

J'ai examiné les explications que l'on a avancées en ce qui concerne la situation de VIA, et il est évident que le ministre jongle avec les chiffres pour affirmer que VIA perd de l'argent. Comment peut-on engloutir autant d'argent? On tente de justifier les compressions imposées à VIA en lançant un montant exorbitant qui serait la part des dépenses engloutie par VIA. Mais quand on examine les chiffres, en 1988, les dépenses étaient supérieures de 20 millions de dollars comparées à 1987. Mais pourquoi? À cause de plusieurs crédits ponctuels en 1987, dus à une grève du rail.

Il y a ensuite le fait que VIA a pu convaincre l'Office national des transports de réduire les factures du CN et du CP, sur papier. Est-ce que les dettes de ce genre vont réapparaître à l'avenir? Peut-être pas avant des années. Peut-être jamais. En 1988, VIA a dépensé 32,9 millions de dollars pour l'entretien et l'exploitation du matériel roulant. VIA avait du rattrapage à faire en 1988 dans le domaine de l'entretien. Je soutiens que le gouvernement actuel a creusé la tombe de VIA, au point que la seule solution qui lui vienne maintenant à l'esprit, c'est de remplir le trou et de dire aux Canadiens que l'on va économiser de l'argent, et au diable les conséquences sociales et environnementales. Au diable tout le reste. On va économiser de l'argent.

Alors, monsieur le ministre, il faut examiner la situation dans son ensemble, tenir compte de ce que le train représente, de la viabilité du service ferroviaire pour passagers. Si vous jetez un coup d'oeil autour du monde, en Grande-Bretagne, en France, en Europe, ne voyez-vous pas que le service ferroviaire, pour des raisons environnementales ou sociales, est la voie de l'avenir pour notre pays? Il est absurde de supprimer ce service, ou de le privatiser parce qu'il n'est pas rentable.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Allez dire cela au Parti libéral.

**M. Keyes:** Je tiens à dire à monsieur Benjamin que j'en ai assez de me faire rappeler de ces vieilles querelles. Je n'étais pas ici à l'époque, M. Comuzzi non plus et M. Wood non plus. Nous essayons de progresser, monsieur Benjamin. Laissons de côté les vieilles chicanes et tournons-nous vers l'avenir.

**Le président:** Je vous en prie, chers collègues.

**M. Keyes:** Ce type n'a pas cessé de m'emmerder toute la journée.

[Texte]

**The Chairman:** Colleagues, the longer we have an internal division on certain historic matters the less time the minister has to answer the question.

**Mr. Bouchard:** I want to say to Mr. Keyes that I think you were trying to be honest when you raised that question, but we have been elected to make that kind of decision. Unfortunately, we would like to have the capacity your party had—and it is not aggressive—in 1977 to expend money. Perhaps we would act differently. But we cannot. We do not have that capacity today. With a debt of over \$300 billion, the road is very narrow. We do not have all the possibilities we would like to have. And in 1977, unlike what they did in the United States, where they put \$12 billion into creating Amtrak... we did not do that here in Canada. Today, 11 years afterward, after \$5.4 billion has been invested in the system, we face exactly the reality we face.

• 0920

Yes, we deplore as you do that we could not expand, we could not convince Canadians to use the rail service more than they do. But the reality is there. You have a ridership of 3%. For a lot of reasons people... it is not the culture in this country to use the train; 85% of people use cars. It is not your fault; it is not my fault. That is the reality, and a government that is responsible, Mr. Keyes, deals with the reality. With a budget of over \$3.1 billion for Transport Canada, 25% is used for a service that is not practically used by Canadians. We have to make up our minds and make a decision. That is what we have done.

Yes, we deplore the fact that less than 50% of Canadians use VIA Rail. We will put a lot of money in there to improve it. But that is not the fact. And we deal with facts. We manage facts and reality. If we do not do that, 10 years from now not we ourselves but other people will ask why in 1989 we put money into a service where we did not have the ridership we needed to do that. It is just the bottom line that, oh, we do not have to get out of our minds that we deal first with the capacity and we have to pay for the services we provide. That is all.

**Mr. Keyes:** We are dealing with expenses that have been incurred as one-time shots, as one-time proposals, or \$32.9 million on catching up on maintenance backlogs. So the minister says, hey, the money is being lost; it just is not going to be there any more.

Instead of investing in a train service, in the equipment that is necessary to make it viable, we see examples and questions being asked of witnesses to the effect of whether they are taking into consideration the potential number of

[Traduction]

**Le président:** Collègues, plus nous passons de temps à nous quereller sur certains points historiques, moins le ministre aura le temps de répondre aux questions.

**M. Bouchard:** Je tiens à dire à monsieur Keyes qu'il est sincère à mon avis, quand il soulève cette question, mais que nous avons été élus pour prendre des décisions de ce genre. Malheureusement, nous aimerions bien avoir la capacité de dépenser dont votre parti jouissait en 1977, et je ne dis pas cela d'un ton agressif. Peut-être que nous agirions différemment. Mais nous ne le pouvons pas. Nous n'avons pas cette capacité aujourd'hui. Nous avons une dette de plus de 300 milliards de dollars et notre marge de manoeuvre est très étroite. Nous n'avons pas toutes les possibilités que nous voudrions avoir. En 1977, contrairement à ce qui s'est passé aux États-Unis, où l'on a investi 12 milliards de dollars pour créer Amtrak, nous ne l'avons pas fait au Canada. Aujourd'hui, onze ans plus tard, nous avons englouti 5,4 milliards de dollars dans le système et nous devons affronter la réalité en face.

Oui, nous déplorons tout autant que vous que nous n'avons pas pu prendre de l'expansion, que nous n'avons pu convaincre les Canadiens d'utiliser davantage le service ferroviaire. Mais la réalité est inexorable. Le taux d'achalandage est de 3 p. 100. Pour une foule de raisons, ce n'est pas dans la culture des Canadiens de prendre le train; 85 p. 100 des gens prennent l'automobile. Ce n'est pas de votre faute, ce n'est pas de ma faute non plus. C'est la réalité, et un gouvernement qui sait assumer ses responsabilités, monsieur Keyes, doit composer avec la réalité. Transports Canada a un budget de plus de 3,1 milliards de dollars, dont 25 p. 100 sont dépensés pour un service que les Canadiens n'utilisent presque pas. Il faut savoir ce que l'on veut et il faut prendre une décision. C'est ce que nous avons fait.

Oui, nous déplorons que moins de 50 p. 100 des Canadiens utilisent les trains de VIA Rail. Nous allons investir beaucoup d'argent pour améliorer le service. Mais les faits sont les faits, on ne peut pas y échapper. Nous devons composer avec les faits, avec la réalité. Si nous ne le faisons pas, dans dix ans, les gens vont demander pourquoi en 1989 nous avons englouti de l'argent dans un service dont l'achalandage était insuffisant pour justifier une telle dépense. Il faut bien se mettre dans la tête qu'il faut tenir compte de notre capacité de payer et que nous devons payer pour les services que nous offrons. Tout est là.

**M. Keyes:** Il s'agit de dépenses ponctuelles qui ne reviendront pas; par ailleurs, il y a les 32,9 millions de dollars que l'on a dépensés pour faire du rattrapage en matière d'entretien. Et le ministre nous dit que l'argent est englouti dans un tonneau des Danaïdes et qu'il faut arrêter les frais.

Au lieu d'investir pour améliorer le service par train, pour acheter le matériel nécessaire pour qu'il devienne rentable... on a demandé à des témoins s'ils tenaient compte du nombre de passagers potentiels, des gens qui



[Text]

rail passengers who express a desire to take the train but cannot because on many routes they are booked solid for months. So what is available? I cannot take the train. I have to take another source of transportation.

Are those kinds of figures being incorporated at all? We cannot get an answer to that.

Then, save money; do not have the money; chop the train. So now what happens? It is obvious what happens. These people have to find alternate routes of transportation. It means hitting the roads. If it means hitting the roads, they are going to have to spend more money on the highways. They are going to have to spend more money on health care. Does the minister not contend that if the money is not there for the rails people are going to have to go somewhere; and if they hit the roads, it is going to mean more money for roads and it is going to mean more money for health care, because there are going to be more accidents if there are more people on the roads? Is this not parallel? Mr. Minister, do you not agree one is one-time costs of millions upon millions of dollars and the other is the transfer of more money into other areas that are going to have to make up for it because the railway is not there?

**Mr. Bouchard:** Mr. Keyes, we answer the needs of Canadians. That is the role of Transport Canada. We put the money where people are. People are on the roads. It is not your fault. It is not my fault. It is 85% of Canadians who use roads. Toronto and Montreal are, my God, overcrowded on the bridges and so on—

**Mr. Keyes:** Exactly.

**Mr. Bouchard:** —but people use the roads.

**Mr. Keyes:** Now you are going to put more on them.

**Mr. Bouchard:** As the minister responsible I have to take the money, the \$3.1 billion available, and give the best service. I hope you will not tell me today not to improve the facilities in Hamilton if I want to do that to give more services in air traffic. I know that is not what you have in mind, but—

• 0925

**Mr. Keyes:** The Province of Ontario is already doing it.

**Mr. Bouchard:** —if I want to put money in Hamilton, I will have to take it from somewhere else.

**Mr. Benjamin:** The minister says we cannot have the business plan of VIA Rail. No commitments; he will not give one. Why did we get the business plan for Air Canada and CN but we cannot have the one for VIA Rail?

[Translation]

aimeraient prendre le train mais qui ne peuvent pas le faire parce que sur bien des lignes, toutes les places sont réservées des mois à l'avance. Nous n'avons pas le choix. Je ne peux pas prendre le train. Je dois utiliser un autre moyen de transport.

A-t-on tenu compte des données de ce genre? Nous n'arrivons pas à obtenir une réponse à cette question.

L'autre argument, c'est qu'il faut économiser. On n'a pas d'argent, alors supprimons les trains. Mais qu'arrive-t-il? C'est bien évident. Ces gens-là doivent trouver d'autres moyens de transport. Ils prennent donc le volant. Et plus il y a de voitures sur les routes, plus il faudra dépenser de l'argent pour le réseau routier. Il faudra aussi dépenser davantage pour les soins de santé. Le ministre ne comprend-il pas que si l'on n'investit pas dans le service ferroviaire, les gens vont devoir se tourner vers une autre solution? Or, s'il y a plus de voitures sur les routes, il faudra dépenser davantage pour le réseau routier, il faudra investir davantage dans les services médicaux, parce qu'il y aura davantage d'accidents si les routes sont plus encombrées. N'est-ce pas inévitable? Monsieur le ministre, ne reconnaissez-vous pas qu'il faut mettre en parallèle d'une part une dépense ponctuelle de plusieurs millions de dollars, et d'autre part, le transfert de fonds additionnels dans d'autres secteurs qui exigeront des investissements additionnels à cause de la disparition du chemin de fer?

**M. Bouchard:** Monsieur Keyes, nous répondons aux besoins des Canadiens. C'est le rôle de Transports Canada. Nos dépenses correspondent aux vœux des Canadiens. Or, les Canadiens voyagent en auto. Ce n'est pas votre faute, ce n'est pas ma faute non plus. Quatre-vingt-cinq pour cent des Canadiens voyagent en auto. Dieu sait que Toronto et Montréal sont surpeuplés, que les ponts sont bloqués, etc. . .

**M. Keyes:** Exactement.

**M. Bouchard:** . . . mais les gens se déplacent en voiture.

**M. Keyes:** Vous allez empirer l'encombrement des routes.

**M. Bouchard:** En tant que ministre responsable, je dois offrir le meilleur service possible à même l'argent dont je dispose, c'est-à-dire 3,1 milliards de dollars. J'espère que vous n'allez pas me dire aujourd'hui de ne pas améliorer les installations à Hamilton pour offrir un meilleur service de transport aérien. J'espère que ce n'est pas ce que vous avez en tête, mais. . .

**M. Keyes:** La province d'Ontario le fait déjà.

**M. Bouchard:** . . . mais si je veux investir à Hamilton, je devrai prendre l'argent ailleurs.

**M. Benjamin:** Le ministre dit que nous ne pouvons pas prendre connaissance du plan d'entreprise de VIA Rail. Il refuse de prendre le moindre engagement à cet égard. Pourquoi avons-nous obtenu le plan d'entreprise d'Air



[Texte]

**Mr. Bouchard:** I did not say you could not have the business plan. In answer to a specific question by your colleague I said I would not commit myself to giving the business plan or any document before or after the decision. That is what I said, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Airlines and railways change their schedules every six months, in October and April. Is it your intention to interrupt VIA Rail's summer and early fall operations with orders to cut back, even though almost every train they are running at that time of year is full and has a waiting list?

**Mr. Bouchard:** I do not know what Mr. Hanigan or Mr. Lawless said yesterday about your question. It will be VIA Rail's decision whether there are cuts and when and how it will be done. If they have any decision which could not be made before October or November, it could be possible that a route is cut and it could not be cut before that time. Once again it is a decision which will be made by the corporation, not by me.

**Mr. Benjamin:** Do you mean to tell me that once you get the business plan, you will not be ordering VIA Rail what portions of it to implement or not to implement? You are just going to leave it up to them.

**Mr. Bouchard:** There are two levels. You could make a decision to abandon a route, but it could be the decision of the corporation to say when. Technically and practically it is possible to do that.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the problem is I am surrounded by amateurs, particularly this minister.

**Mr. Bouchard:** I would just say that it is better to be an amateur on this side than a veteran for 20 years on the other side.

**Mr. Benjamin:** I want to be helpful. Of the nine so-called self-supporting airports, two of them made a little money, Vancouver and Toronto. Toronto made a little over... I forget now, but Vancouver made about \$1 million. The other seven had \$55 million of losses last year and over \$800 million in debts. Why are you not cutting off \$100 million from what you call self-supporting airports?

**Mr. Bouchard:** First we will not ask VIA Rail for a cost recovery in any way, because even in 1994 we will provide \$250 million. I have a figure here in terms of cost recovery. It is twice as high in air transportation than in rail transportation. In 1987-88 the government recovered 63% of its total expenditures on airports and aviation, whereas VIA recovered only 31% of its costs in the rail service.

[Traduction]

Canada et celui du CN et ne pouvons-nous pas obtenir celui de VIA Rail?

**M. Bouchard:** Je n'ai pas dit que vous ne pouviez pas prendre connaissance du plan d'entreprise. En réponse à une question précise de votre collègue, j'ai dit que je ne m'engagerais pas à publier le plan d'entreprise ou tout autre document avant ou après la décision. C'est ce que j'ai dit, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Les compagnies aériennes et ferroviaires modifient leurs horaires tous les six mois, en octobre et en avril. Avez-vous l'intention d'interrompre le service offert en été et au début de l'automne par VIA Rail en lui ordonnant de réduire ses activités, même si presque tous les trains qui circulent à cette époque de l'année sont pleins, au point qu'il y a même des listes d'attentes?

**M. Bouchard:** J'ignore ce que M. Hanigan ou M. Lawless ont répondu hier à votre question. Ce sera à VIA Rail de décider s'il y aura des compressions de service et de fixer le moment et les modalités de l'opération. S'il y a des décisions qui ne peuvent être prises avant octobre ou novembre, il est possible qu'une ligne qui doit être supprimée continue d'être desservie jusqu'à cette date. Je répète que c'est une décision qui devra être prise par la société, pas par moi.

**M. Benjamin:** Est-ce que vous êtes en train de me dire que lorsque vous aurez en main le plan d'entreprise, vous ne dicterez pas à VIA Rail quels éléments de ce plan doivent être appliqués ou non? Ce sera à eux de décider?

**M. Bouchard:** Il y a deux niveaux. On pourrait décider d'abandonner une ligne, mais il incomberait à la société de fixer la date de l'abandon. Il est possible de le faire sur les plans technique et pratique.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le problème, c'est que je suis entouré d'amateurs, en particulier ce ministre.

**M. Bouchard:** Je dirai simplement qu'il est préférable d'être un amateur du côté ministériel qu'un vétéran qui siège depuis 20 ans du côté de l'opposition.

**M. Benjamin:** J'essaie d'être utile. Des neuf aéroports qui sont censés s'autofinancer, deux ont fait un peu d'argent, ceux de Vancouver et de Toronto. À Toronto, on a fait un peu plus de... je ne me rappelle plus le chiffre, mais à Vancouver, on a fait un peu plus de 1,000,000\$ de profits. Les sept autres ont subi l'année dernière des pertes totales de 55,000,000\$ et ont une dette accumulée de plus de 800,000,000\$. Pourquoi ne pas réduire de 100,000,000\$ le budget de ces aéroports dont vous dites qu'ils sont censés s'autofinancer?

**M. Bouchard:** Premièrement, il n'est nullement question de demander à VIA Rail de rentrer dans son argent, puisque même en 1994, nous allons déboursier 250,000,000\$. J'ai des données ici sur le recouvrement des coûts. C'est deux fois plus élevé pour le transport aérien que pour le transport ferroviaire. En 1987-1988, le gouvernement a recouvré 63 p. 100 de ses dépenses totales consacrées aux aéroports et à l'aviation, tandis que Via

[Text]

**Mr. Benjamin:** By the way, Mr. Chairman, just for the information of the committee, the figures the Department of Transport shows on airport operations neglects to show \$25 million for the cost of RCMP services. That is charged to the Solicitor General, and it is another \$25 million that is not shown.

• 0930

Let us look at these nine protected routes. Under the National Transportation Act, the NTA has the authority to declare them for the public good, and where CNR and CPR used to be concerned, the government ordered them to maintain a protected route for the public good. The government paid the entire amount and it was not shown as any loss by either of the railroads. Why do you not have NTA treat the nine protected routes the same way and fully reimburse VIA Rail for them? It does not show up as losses that you like to make so much noise about.

**Mr. Shortliffe:** The new National Transportation Act does not provide for the same guarantees as did the previous act. But it is the government's intention, as has been explained, that we will be paying for the costs of the protected routes as part of the \$250 million.

**Mr. Benjamin:** Yes, that is the problem. I would like to go into another little area—branch lines. You cancelled the branch line rehabilitation program a year ahead. The last year is not in place. There is \$120 million to go yet. All the money that has been put into those lines up until now will be wasted unless you finish fixing them. You are throwing taxpayers' money down the drain.

Specifically, are you not going to finish rehabilitating the Bengough subdivision, the 105 miles of track in my colleague's constituency of Souris—Moose Mountain? He is only the parliamentary secretary to the Prime Minister. If he cannot get it done I guess nobody can.

**The Chairman:** You want a supplementary on that one.

**Mr. Benjamin:** The Central Butte subdivision. . . where the CNR and CPR have also been negotiating on an exchange of lines. But in order to abandon some 40 miles of track you have to build a 9- or 10-mile connection before you transfer the line. Now are you going to do it or not?

[Translation]

n'a recouvré que 31 p. 100 de ses coûts relatifs au transport par rail.

**M. Benjamin:** Soit dit en passant, monsieur le président, pour la gouverne des membres du comité, dans les chiffres du ministère des Transports pour l'exploitation des aéroports, on a négligé d'indiquer les 25 millions de dollars que coûtent les services de la GRC. Cette somme est imputable au Solliciteur général; c'est donc une autre somme de 25 millions qui n'apparaît pas dans le bilan.

Examinons ces neuf lignes protégées. En vertu de la Loi nationale sur les transports, l'Office nationale des transports a le pouvoir de déclarer qu'elles sont essentielles à l'intérêt public et lorsque le CN et le CP étaient en cause, le gouvernement leur a donné l'ordre de maintenir des lignes protégées dans l'intérêt du public. Le gouvernement a payé intégralement la note et les sommes en question n'ont pas été consignées comme des pertes par l'une ou l'autre des compagnies de chemins de fer. Pourquoi l'Office ne fait-il pas la même chose pour les neuf lignes protégées et ne rembourse-t-il pas intégralement VIA Rail? A ce moment-là les sommes en question n'apparaîtraient pas comme des pertes et ne provoqueraient pas autant de hauts cris de votre part.

**M. Shortliffe:** La nouvelle Loi nationale sur les transports n'offre pas les mêmes garanties que la loi précédente. Cependant, comme on l'a déjà expliqué, le gouvernement a l'intention d'assumer les coûts d'exploitation des lignes protégées en puisant dans les 250 millions de dollars prévus.

**M. Benjamin:** Oui, et c'est bien cela le problème. Je voudrais maintenant aborder un autre sujet: les embranchements. Vous avez mis un terme au programme de remise en état des embranchements un an à l'avance. On a interrompu le programme qui allait entrer dans sa dernière année. Il reste encore 120 millions de dollars qui doivent être versés à ce titre. Tout l'argent que l'on a déjà investi dans ces lignes sera gaspillé à moins qu'on finisse de les réparer. Vous jetez l'argent des contribuables par les fenêtres.

Plus précisément, n'allez-vous pas terminer la réfection de la subdivision Bengough, qui représente 105 milles de voies dans la circonscription de mon collègue, Souris—Moose Mountain? Après tout, il n'est que secrétaire parlementaire du premier ministre. S'il ne peut obtenir cela, je suppose que personne ne le peut.

**Le président:** Vous vouliez poser une question supplémentaire.

**M. Benjamin:** Je voudrais parler de la subdivision Central Butte. . . où le CN et le CP négocient aussi un échange de lignes. Mais pour pouvoir abandonner une voie de quelque 40 milles, vous devez construire un embranchement de neuf ou dix milles avant de transférer la ligne. Allez-vous construire cet embranchement ou non?



[Texte]

**Mr. Bouchard:** There is just one line which will be... in connection with your dear province, Saskatchewan, Mr. Benjamin—

**Mr. Benjamin:** In the whole of western Canada.

**Mr. Bouchard:** You know very well we have cut the branch line rehabilitation program. We have even said that it is not the best way to improve the transportation of grain in western Canada. You know what we experienced with off-track elevators, the trucking industry and so on. Once again, it has been said by the transport consultation group advisers, and we believe it is right. That is why it has been cut.

**The Chairman:** A supplementary, Mr. Gustafson?

**Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** As Mr. Benjamin and you, Mr. Minister, know, there was a meeting held in Minton, Saskatchewan at which time there were the farmers from that whole area... all political parties. Transport Canada did move to complete the Bromhead line at that time. The Bengough line was raised at that time as well. Of course, considerable work had been done on both of these lines. We thank you for the quick action in completing the Bromhead-Minton line. However, this is a priority line and there has been good co-operation.

There also has been ongoing discussions with your department, as you know. I do want to commend Mr. Benjamin for his co-operation. Our problem, of course, has been money.

• 0935

**Mr. Bouchard:** I understand, Mr. Gustafson and Mr. Benjamin. It is a fair concern about the branch lines in western Canada, as I think people in eastern Canada face about the same problems.

**The Chairman:** You are darn right. We are getting eliminated.

**Mr. Bouchard:** The question, Mr. Chairman, is of course a question of money. Will it be possible to reconsider a few branch lines? We are always open to any discussion, but once again we face increasing demands, and we have a few experiences particularly in Manitoba. We can look at the case again, but it will not give me more money, of course.

**Mr. Benjamin:** Mr. Minister, I am sure you think a great deal of the hon. member for Souris—Moose Mountain, and the hon. member for Vegreville. How come you are making liars out of them?

**The Chairman:** No, no, no.

[Traduction]

**M. Bouchard:** Il y a seulement une ligne qui sera... reliera en ce qui concerne votre chère province, la Saskatchewan, monsieur Benjamin...

**M. Benjamin:** Dans tout l'Ouest du Canada.

**M. Bouchard:** Vous savez très bien que nous avons supprimé le programme de remise en état des embranchements. Nous avons même dit que ce n'était pas la meilleure façon d'améliorer l'acheminement des céréales dans l'Ouest du Canada. Comme vous le savez, nous avons fait diverses expériences en recourant à des éleveurs éloignés des voies, à l'industrie du camionnage, etc. Encore une fois, c'est ce qu'ont dit les conseillers du groupe de consultation des transports et nous pensons qu'ils ont raison. Voilà pourquoi le programme a été supprimé.

**Le président:** Question supplémentaire, monsieur Gustafson?

**M. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** Comme vous-même, monsieur le ministre et monsieur Benjamin le savez, il y eu une réunion à Hamilton, en Saskatchewan, à laquelle ont participé les agriculteurs de toutes ces régions. Tous les partis politiques y étaient représentés. Transports Canada s'est engagé à ce moment-là à parachever la ligne Bromhead. On a également soulevé la question de la ligne Bengough. Des travaux d'envergure ont déjà été effectués sur ces deux lignes. D'ailleurs, nous vous remercions d'avoir fait diligence dans le cas de la ligne Bromhead-Minton. Il s'agit toutefois d'une ligne prioritaire et la collaboration entre les divers intervenants a été fructueuse.

Comme vous le savez, il y a des pourparlers permanents avec votre ministère. A cet égard je tiens à féliciter monsieur Benjamin de sa collaboration. L'argent est évidemment notre principal problème.

**M. Bouchard:** Je comprends, monsieur Gustafson et M. Benjamin. Vos inquiétudes au sujet des lignes secondaires de l'ouest du Canada sont justifiées, et je crois que les habitants de l'est du Canada font face aux mêmes problèmes.

**Le président:** Vous avez tout à fait raison. Nous nous faisons supprimer.

**M. Bouchard:** Évidemment, monsieur le président, c'est une question d'argent. Sera-t-il possible de réévaluer certaines lignes secondaires? La discussion est toujours possible, mais nous faisons face à une demande croissante, et nous avons quelques expériences, surtout au Manitoba. Nous pouvons réexaminer ce cas-là, mais nous n'obtiendrons pas plus d'argent pour autant.

**M. Benjamin:** Monsieur le ministre, vous avez certainement une opinion très élevée du député de Souris—Moose Mountain, ainsi que du député de Vegreville. Pourquoi en faites-vous des menteurs?

**Le président:** Non, non, non.



[Text]

**Mr. Benjamin:** They gave us commitments. Why are you making a liars out of them?

**The Chairman:** That is for debate later on—and whenever you want when you have a forum, but not now. No one is a liar here, we just sometimes may have a torturous railway route to follow from time to time.

**M. Guy St-Julien (député d'Abitibi):** Monsieur le ministre, s'il y en a qui vous traitent d'amateur, moi je trouve que vous êtes un super amateur. Je trouve que vous êtes un ministre d'action.

J'aimerais vous poser des questions concernant des programmes d'activités fédérales-provinciales, surtout ces ententes Canada-Québec sur les transports, sur les routes. On sait que la route 117 de Montréal à Val-d'Or, qui va aussi jusqu'aux frontières de l'Ontario, a été désignée route transcanadienne par le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral a déjà participé, avec le Québec, au financement de travaux sur cette route dans les années antérieures. L'état de cette route transcanadienne 117, qui passe par Louvicourt, Val-d'Or, Malartic et Cadillac et va jusqu'à la frontière de l'Ontario et du Québec, est lamentable.

Je sais que vous avez eu des rencontres avec votre homologue du Québec, le ministre Marc-Yvan Côté. Est-il possible qu'il y ait bientôt des discussions entre le Québec et le gouvernement fédéral en vue d'une entente concernant cette route?

**M. Bouchard:** Cela est possible, monsieur St-Julien, s'il y a une autre entente auxiliaire entre Québec et Ottawa. Je répète ce que j'ai dit concernant le réseau routier. D'abord, c'est de juridiction provinciale, ce qui veut dire que le gouvernement fédéral ne peut inscrire des sommes spécifiques dans ses budgets de fonctionnement. Deuxièmement, les provinces ont toute liberté de dépenser là où elles le veulent et ont même l'obligation de le faire. Je crois qu'elles doivent assumer la responsabilité dans le cas de routes inadéquates.

Il y a une entente actuellement, mais cette route-là n'est pas inscrite. Est-ce qu'elle pourrait faire l'objet d'une entente future? Ce n'est pas exclu. Il faudra que ce soit soulevé à ce moment-là, et il va surtout falloir que le gouvernement du Québec, qui est responsable de la mise en oeuvre de cette opération, soit d'accord pour la considérer comme prioritaire. Je dois vous dire qu'actuellement, d'après les renseignements que j'ai, la route 117 n'est pas considérée comme prioritaire par le gouvernement du Québec.

**M. St-Julien:** Ma dernière question concerne l'aéroport régional de Transports Canada à Val-d'Or, en Abitibi-Témiscamingue, aéroport qui dessert une superficie de 800,000 kilomètres carrés. C'est une des rares pistes de 10,000 pieds de longueur.

Transports Canada a fait une étude en vue de la raccourcir à 7,000 pieds. Est-ce qu'une décision va être

[Translation]

**M. Benjamin:** Ils ont pris des engagements. Pourquoi en faites-vous des menteurs?

**Le président:** Cette question sera débattue plus tard—ou à n'importe quel moment, si vous trouvez une tribune, mais pas maintenant. Il n'y a pas de menteur ici, c'est simplement que des fois nous suivons une voie plutôt tortueuse.

**Mr. Guy St-Julien (Abitibi):** Mr. Minister, if some people think you are an amateur, well, I think you are a super amateur. I think you are a man of action.

I have a few questions concerning federal-provincial programs, in particular the Canada-Quebec agreements on transport, on highways. The federal government has designated Highway 117, which runs from Montreal to Val d'Or and on to the Ontario border, as a part of the Trans-Canada. Quebec and the federal government have, in previous years, jointly covered the cost of work on that highway. Trans-Canada 117, which runs through Louvicourt, Val d'Or, Malartic and Cadillac and goes on to the Ontario-Quebec border, is in an appalling state.

I know that you have met with your Quebec counterpart, Minister Marc-Yvan Côté. Might there soon be discussions between Quebec and the federal government with a view to signing an agreement on that highway?

**Mr. Bouchard:** There could be, Mr. St-Julien, if there is another subsidiary agreement between Quebec and Ottawa. I shall repeat what I said before concerning the highway network. First of all, it is a matter of provincial jurisdiction, which means that the federal government cannot earmark specific funds in its operating budget. Secondly, the provinces are entirely free to spend where they wish and indeed are obligated to do so. I believe it is also up to them to assume responsibility where roads are inadequate.

There is an agreement in force, but it does not cover that particular highway. It is not inconceivable that a future agreement on that highway could be signed. The question will have to be brought up at that point, and, more importantly, the Quebec government, which is responsible for implementing the project, will have to agree to consider it a priority. I must tell you though that currently, based on the information I have, the government of Quebec does not consider Highway 117 to be a priority.

**Mr. St-Julien:** My last question has to do with the Transport Canada regional airport at Val d'Or, in Abitibi-Témiscamingue, which serves an area of 800,000 square kilometres. It has one of the few 10,000-foot-long runways.

Transport Canada has carried out a study with a view to shortening it to 7,000 feet. Will a decision be made this

[Texte]

prise cette année concernant cette piste de 10,000 pieds qui est l'une des trois seules pistes au Québec à desservir une grande région?

**M. Bouchard:** Normalement, une décision devrait être prise. C'est à peu près le même genre de dossier que celui de Trois-Rivières et de quelques autres pistes, non seulement au Québec, mais ailleurs au pays. Je vous rappelle, monsieur St-Julien, qu'une piste de 10,000 pieds, même en région, c'est extrêmement long. C'est peut-être assez long pour faire atterrir le Concorde, mais il faut dire qu'il n'ira pas à Val-d'Or très souvent. Dans ce cadre-là, il faut penser que l'entretien de deux ou trois mille pieds de plus est extrêmement coûteux. Je ne vous dis pas qu'on va la couper. Je vous dis qu'on examine la possibilité de la ramener à des dimensions qui permettraient de donner le même type de service, de recevoir le même type d'appareils, sans remettre en cause l'avenir de l'aéroport. La décision n'est pas encore prise.

**M. St-Julien:** Quand on parle du Concorde, cela arrive peut-être une fois tous les dix ans. Vous savez que cet aéroport régional sert au transport de la marchandise pour Val-d'Or, la Baie James, le Nouveau-Québec, Frobisher Bay, et qu'il faut parfois plus de 8,000 pieds de piste, lorsque les avions sont chargés à plein. Si les compagnies aériennes veulent qu'elle soit gardée à 10,000 pieds, ce sera aussi la volonté du gouvernement.

• 0940

**M. Bouchard:** S'il est justifié de garder la piste à 10,000 pieds, elle le sera. C'est bien clair.

**M. St-Julien:** Ma dernière question concerne le transport des marchandises dangereuses. Il y a deux semaines, dans ma région, un wagon américain de la compagnie Southern a traversé les douanes, a transigé avec le Canadien National et s'est rendu à Rouyn-Noranda. Personne n'avait eu l'occasion de le vérifier, de l'ouvrir, d'en faire l'inspection. Dans la région de Senneterre, les employés ont découvert qu'il y avait du coulage. On a dit que ce n'était pas toxique, mais je me pose une question. Quand le Canadien National prend des wagons américains aux douanes, il doit en faire l'inspection pour voir si tout a été bien entreposé, ce qui n'a pas été fait dans le cas de ce train américain.

**M. Bouchard:** Depuis l'expérience du gaz contaminé en provenance des États-Unis, nous avons, au niveau du transport ferroviaire, mis en place des procédures qui vont nous permettre de faire des contrôles périodiques, occasionnels, sur les marchandises ou les cargaisons en provenance des États-Unis pour nous assurer que les règles sur le transport des matières dangereuses soient respectées au Canada.

**Mr. Wood (Nipissing):** My question to the minister refers to a business decision made by Mr. Lawless, who was here last week, with respect to former CN Route employees. Mr. Lawless made a business decision, Mr. Minister. He says that he has no responsibility to CN

[Traduction]

year concerning this 10,000-foot runway, one of only three runways in Quebec to serve such a large region?

**Mr. Bouchard:** Normally, a decision should be made. This case is similar to Trois-Rivières and to a few other runways, not only in Quebec, but also in other parts of the country. Let me remind you, Mr. St-Julien, that 10,000 feet is extremely long for a runway, even if it serves a whole region. It might be long enough for the Concorde to land on, but you must admit that the Concorde does not go to Val d'Or very often. In that context, you have to consider that it is extremely costly to maintain two or three thousand extra feet of runway. I am not saying that it will be shortened. I am saying that we are studying the possibility of reducing the runway to a size such that it could still provide the same type of service and receive the same type of aircraft, without putting the airport's future at stake. The decision has not yet been made.

**Mr. St-Julien:** As far as the Concorde is concerned, it might show up once every ten years. As you know, that regional airport is used for shipping goods to Val d'Or, James Bay, New Quebec and Frobisher Bay, and that it sometimes take more than 8,000 feet of runway, when the airplanes are loaded to the hilt. If the airlines want the runway to remain 10,000 feet long, that will also be the government's wish.

**Mr. Bouchard:** If a 10,000-foot runway is justified, it will be kept. That is clear.

**Mr. St-Julien:** My last question concerns the transportation of dangerous goods. Two weeks ago, in my region, an American railway car owned by the Southern company went through customs, linked up with CN and then went on as far as Rouyn-Noranda. Nobody had had the opportunity to check it, open it, or inspect it. In the Senneterre area, employees discovered that there was leakage. They said it was not toxic, but I wonder. When CN takes on American cars at Customs, it must inspect them to ensure that everything has been stowed properly, and this was not done in the case of this American train.

**Mr. Bouchard:** Following our experience with contaminated fuel from the United States, we set up railway transport procedures that will enable us to check periodically on goods or cargo from the United States to ensure that regulations governing the transportation of dangerous goods are followed in Canada.

**M. Wood (Nipissing):** Ma question au ministre porte sur la décision prise par M. Lawless, qui a comparu devant nous la semaine dernière, au sujet des anciens employés de CN Route. M. Lawless a pris une décision d'affaires, monsieur le ministre. Il dit n'avoir aucune



[Text]

Route employees. The bottom line, as in all business decisions, we know is money. Mr. Minister, you now have to make the political decision and that decision is the one that affects people. I have here four random examples of Canadians who are affected by events of the CN Route and its bankruptcy.

One gentleman who had worked for 24 years with CN, who is over 55 years old, still has no job and is out of pocket \$23,700. Another gentleman, who is over 55, still unemployed, is out a little over \$27,000. Another person worked for CN Route for 11 years, found a job at a much lower rate, out about \$7,300. Mr. Jensen, who was with CN over 20 years, and is over 50 years old, is still unemployed, and is out about \$19,814.

Will you, Mr. Minister, as the final authority review each and every employee affected and make sure they are treated fairly?

**Mr. Bouchard:** You know, Mr. Wood, that CN Route was divested to a private company three years ago.

**Mr. Wood:** I realize that.

**Mr. Bouchard:** It was raised last fall in the House of Commons. We know at the present time that this company, Route Canada, is under investigation under the Bankruptcy Act. Before having any kind of action by the government we have to know exactly where we go. I do not say that I will. I say that as long as we face that investigation it would not be, I think, relevant for me to act with regard to the employees dealing with Route Canada.

**Mr. Wood:** As I say, your government has made reparations to people who were unjustly treated during the second World War; it was about \$320 million. Surely I would hope you could look after these few loyal CN employees.

Just going back to the business plan review for a second, there will obviously be severe cuts to various communities in Canada. Some of these communities in rural and small towns of Canada, as you know, Mr. Minister, rely very heavily on the VIA Rail operations for a good part of their local economy. Prior to any action taken that will adversely affect some communities, what humanitarian, people issues will you take to lessen the economic impact to these small communities? Certainly, we do not need another Summerside.

• 0945

**Mr. Bouchard:** First, I believe, Mr. Wood, that there is no decision on which community will be touched; we say it is likely that it could be. It is not just an intellectual process for me to say that I do not know. I think I will

[Translation]

responsabilité à l'égard des employés de CN Route. Nous savons que l'élément déterminant, comme dans toute décision d'affaires, c'était l'argent. Monsieur le ministre, il vous revient maintenant de prendre la décision politique, et cette décision aura des conséquences humaines. J'ai ici quatre exemples, choisis au hasard, de Canadiens qui ont subi les répercussions de la faillite de CN Route.

Un monsieur qui avait travaillé pendant 24 ans chez CN, qui est maintenant âgé de plus de 55 ans, n'a toujours pas trouvé d'autre emploi et a perdu 23,700\$. Un autre, lui aussi âgé de plus de 55 ans, est toujours en chômage et a perdu un peu plus de 27,000\$. Une autre personne qui a travaillé pendant 11 ans chez CN Route a trouvé un emploi beaucoup bien moins rémunéré, et a perdu quelque 7,300\$. Monsieur Jensen, employé de CN depuis plus de 20 ans, maintenant âgé de plus de 50 ans, est encore en chômage, et a perdu quelque 19,814\$.

Monsieur le ministre, puisque c'est vous qui êtes ultimement responsable, allez-vous examiner le cas de chacun de ces employés sans exception pour vous assurer qu'ils sont traités d'une manière équitable?

**M. Bouchard:** Monsieur Wood, vous savez que CN Route a été vendu à une société privée il y trois ans.

**M. Wood:** J'en suis conscient.

**M. Bouchard:** La question a été soulevé l'automne dernier à la Chambre des communes. Nous savons que cette société, Route Canada, fait maintenant l'objet d'une enquête en vertu de la Loi sur la faillite. Avant que le gouvernement ne prenne quelque mesure que ce soit, il doit savoir quelle voie il veut prendre. Je ne vous dis pas que je le ferai. Je vous dis que tant que l'enquête sera en cours, je ne crois pas qu'il soit pertinent que j'intervienne dans la cause des employés qui ont affaire à Route Canada.

**M. Wood:** Et moi, je vous dis que votre gouvernement a dédommagé les personnes qui furent mal traitées pendant la Deuxième Guerre mondiale, et cela à un coût de quelque 320 millions de dollars. Je m'attendrais quand même à ce que vous puissiez vous occuper de ces quelque employés fidèles du Canadien National.

Pour revenir brièvement à la révision du plan d'affaires, il y aura évidemment des compressions sévères dans diverses localités canadiennes. Comme vous le savez, monsieur le ministre, certaines de ces localités rurales et de ces petites villes comptent beaucoup sur VIA Rail pour les besoins de leur économie. Avant de prendre des décisions qui auront des conséquences néfastes pour certaines collectivités, quelles mesures d'ordre humanitaire prendriez-vous pour atténuer le dur coup économique qui leur sera porté? Chose certaine, on n'a pas besoin d'un autre Summerside.

**M. Bouchard:** Premièrement, monsieur Wood, je crois qu'aucune décision n'a été prise à savoir quelle localité sera touchée; nous disons qu'il y en aura probablement. Quand je dis que je n'en sais rien, ce n'est pas un simple



[Texte]

want to see first if we have communities that will be touched.

Of course, I cannot guarantee that we will have any kind of intervention, except that if it happens, we have a lot of programs in the Department of Employment and Immigration and many other departments dealing with the lay-offs in the area. Any offset dealing with the question of VIA Rail route abandonments will be considered, but within the programs we have at the federal level.

In other words, it is our view that Transport Canada does not have any program which could deal with abandonment of routes in the communities where people could be touched. It will be done by the departments responsible for that kind of operation.

**Mr. Thompson (Carleton—Charlotte):** Mr. Minister, thank you for coming. My question goes back to 1984. At that time, the government indicated they were committed to bringing in a VIA Rail Act which would give VIA Rail the autonomy which you felt was necessary to put the rail line on the right track to recovery. In hindsight, do you believe this is something that should have been done, and why was it not done?

**Mr. Bouchard:** The think the bill was tabled in 1986. I think it died on the *Order Paper* and has not been represented. Mr. Mazankowski in 1984 decided to reroute a few routes like the one in Atlantic Canada and many others.

You ask me why the act has not been represented at the House of Commons. I could not say to you, because when I was back in the department in 1988, in April we were dealing particularly with the free trade act and there was not a lot of new legislation presented at that time.

But it could not change the reality, I think, in terms of VIA Rail today. Even had we had new legislation in 1987, with the concurrence of our friends, it would not change the reality we face in terms of money.

**Mr. Thompson:** But the commitment made, Mr. Minister, back in 1980—I may be wrong on the dates. . . but a task force was established by the Conservative party.

**Mr. Bouchard:** In 1985.

**Mr. Thompson:** Now before 1983, when Mr. Mazankowski—

**The Chairman:** In 1983.

**Mr. Thompson:** But what circumstances have changed between then and now, and between then and 1984, where in that task force you criss-crossed the country, heard recommendations and solutions to the problem

[Traduction]

artifice intellectuel de ma part. Je pense que je voudrai d'abord voir s'il y aura effectivement des localités qui seront touchées.

Évidemment, je ne peux pas garantir que nous interviendrons d'une façon ou d'une autre, sauf que si le problème se présente, nous avons une foule de programmes au ministère de l'Emploi et de l'Immigration et dans plusieurs autres ministères pour atténuer les répercussions de mises à pied dans une région donnée. Nous tiendrons compte de toutes les possibilités qui s'offrent pour atténuer l'impact de l'abandon des lignes de VIA Rail, mais seulement dans le cadre des programmes fédéraux qui existent actuellement.

Autrement dit, nous sommes d'avis que Transports Canada n'a aucun programme susceptible d'être utilisé suite à l'abandon de lignes pour venir en aide aux collectivités qui pourraient être touchées. Ce sont les ministères compétents qui s'en occuperont.

**M. Thompson (Carleton—Charlotte):** Monsieur le ministre, je vous remercie d'être venu. Ma question remonte à 1984. À cette époque, le gouvernement a fait savoir qu'il était déterminé à faire adopter une loi sur VIA Rail qui accorderait à VIA l'autonomie que vous jugiez nécessaire pour remettre le chemin de fer sur la bonne voie, si l'on peut dire. En rétrospective, est-ce que vous croyez qu'on aurait dû procéder de la sorte, et pourquoi ne l'a-t-on pas fait?

**M. Bouchard:** Je crois que le projet de loi a été présenté en 1986, mais qu'il est resté en plan au *Feuilleton* à la fin de la session, et qu'il n'a pas été présenté de nouveau. En 1984, M. Mazankowski a décidé de réorganiser quelques lignes comme celle qui dessert le Canada de l'Atlantique et bien d'autres.

Vous me demandez pourquoi on n'a pas représenté la loi à la Chambre des communes. Je ne saurai vous le dire, car lorsque je suis revenu au ministère, en avril 1988, nous étions fort occupés à mettre au point la Loi sur le libre-échange et l'on n'a pas présenté beaucoup de nouveaux projets de loi à cette époque.

Mais je crois que cela ne pourrait rien changer à la réalité de la situation actuelle de VIA Rail. Même si nous avions fait adopter une nouvelle loi en 1987, avec l'appui de nos amis d'en face, la situation financière actuelle n'en serait pas changée.

**M. Thompson:** Mais, monsieur le ministre, qu'est-il arrivé de l'engagement que l'on a pris en 1980? Je me trompe peut-être de date, mais le Parti conservateur avait établi un groupe de travail.

**M. Bouchard:** En 1985.

**M. Thompson:** Or, avant 1983, alors que M. Mazankowski. . .

**Le président:** En 1983.

**M. Thompson:** Mais qu'est-ce qui a changé entre cette époque et aujourd'hui, ou entre 1983 et 1984? Les membres de ce groupe de travail ont sillonné le pays; dans une ville après l'autre, ils ont entendu diverses personnes

[Text]

from one community to another, as I say, from various interest groups? What has changed in the meantime? Why were some of those recommendations not brought to life? The situation of VIA was well known at the time. I am just wondering why some of those recommendations were not acted upon.

**Mr. Bouchard:** What has changed since 1981 or 1982, 1983, whatever; is that in 1984, I said to you before that Mr. Mazankowski rerouted the train in many parts of the country. But I was Minister of State for Transport from 1984 to 1985, when we prepared *Freedom to Move*. Mr. Mazankowski said we would use the train or lose it.

• 0950

At that time the message was clear. We have not used the train. You ask why. In 1986 it would have represented a lot of money for equipment. We could not afford it. We faced the reality of the deficit and the debt in 1986. It has been dealt with that way from 1984 to 1988.

**Mr. Thompson:** In Atlantic Canada, there is clear evidence that we have been using the train. Will you take a close look at these areas where they have shown that they are using it? Will that be part of your decision-making?

**Mr. Bouchard:** If there is a strong and sufficient increase in the ridership in Atlantic Canada, I imagine it will be considered by VIA Rail. It will be done, however, within the reference levels we have been given. As for Atlantic Canada, I would not give any guarantee. If there is usage, we take the train. As to whether it will be considered sufficient to maintain the routes, that will be the answer of VIA Rail and the government where the decision will be made. The government will consider the relation between the ridership and the cost and what you call "regional disparities", and we will make a decision. But it will be done within the budget.

**Mr. Thompson:** Mr. Lawless, who has a good record of management, has always made the cold, hard, tough decisions necessary to put CN on line. If he applies that same technique to passenger rail service, where human lives are involved and transportation needs are very real, the human element will not be brought into the picture. It will simply come down to number crunching.

**Mr. Bouchard:** Mr. Lawless is at VIA for the reason you raised. He has to remain within reference levels. You say he did not hesitate at CN to cut where it had to be cut. You say that human beings are involved. I am not that sure that human beings will be involved if there is any cut at VIA Rail. But Mr. Lawless has a mandate to give to the government the best advice on the passenger service.

[Translation]

intéressées formuler des recommandations et proposer des solutions aux problèmes. Qu'est-ce qui a changé dans l'intervalle? Pourquoi n'a-t-on pas donné suite à ces recommandations? La situation de VIA était bien connue à l'époque. Je me demande simplement pourquoi on n'a pas donné suite à certaines de ces recommandations?

**M. Bouchard:** Ce qui a changé depuis 1981, 1982 ou 1983, quelle que soit l'année, c'est qu'en 1984, comme je vous l'ai déjà dit, M. Mazankowski a réorganisé le service ferroviaire dans bien des régions du pays. Mais j'étais ministre d'État aux Transports entre 1984 et 1985, lorsque nous avons préparé le document *Aller sans entraves*. M. Mazankowski a dit que si nous n'utilisions pas le train, nous allions le perdre.

À l'époque, le message était clair. Nous n'avons pas utilisé le train. Vous demandez pourquoi. En 1986, cela aurait représenté pas mal d'argent pour du matériel. Nous ne pouvions nous le permettre. Nous étions aux prises avec le déficit et la dette en 1986. C'est ce que nous avons fait de 1984 à 1988.

**M. Thompson:** Dans la région de l'Atlantique, il est clair que nous avons utilisé le train. Allez-vous examiner de près les régions où l'on utilise le train? En tiendrez-vous compte au moment de la prise de décisions?

**M. Bouchard:** S'il y a une augmentation marquée et suffisante du nombre de voyageurs dans la région de l'Atlantique, j'imagine que VIA Rail en tiendra compte. Il faudra cependant tenir compte des niveaux de référence qui nous ont été donnés. En ce qui concerne la région de l'Atlantique, je ne peux rien vous garantir. Les gens ont l'habitude de prendre le train. Mais VIA Rail et le gouvernement devront décider si cela est suffisant pour maintenir ses parcours. Le gouvernement tiendra compte du rapport entre le nombre de voyageurs et le coût et ce que l'on appelle les disparités régionales avant de prendre une décision. Mais il devra également tenir compte des limites du budget.

**M. Thompson:** M. Lawless, qui a une excellente réputation d'administrateur, a toujours pris les décisions dures et difficiles qu'il fallait au sujet du CN. S'il applique la même technique au service de trains de voyageurs, où il est question de vies humaines et où les besoins de transport sont très réels, on ne tiendra pas compte de l'élément humain. Il s'agira tout simplement de réduire les coûts.

**M. Bouchard:** M. Lawless est à VIA pour la raison que vous avez mentionnée. Il doit respecter les niveaux de référence. Vous dites qu'il n'a pas hésité à couper là où il le devait au CN. Vous dites qu'il est question d'êtres humains. Je ne suis pas certain que l'élément humain sera touché s'il y a des coupures à VIA Rail. Mais le mandat de M. Lawless consiste à donner au gouvernement les



[Texte]

Whoever would be doing the job would have to respect the reference levels.

**The Chairman:** You mentioned the Atlantic and the ocean. I can understand Mr. Lawless producing the numbers. He has quite a record of aggressive and efficient management. In the political decision that the government has to make, there is going to be a human factor involved. I hear the rumours about the Atlantic, but I say to you, Mr. Minister, as a simple Member of Parliament, not the chairman of any committee, that if you cut the Gordian knot for both and prevent the east from getting into Upper Canada, the government better darn well be bringing forth proposals in the fall on what they are going to do with the Western Grain Transportation Act, which is a subsidy program of about \$600 million to \$800 million. We in the east can take so much, but we cannot take everything.

• 0955

**Mr. Bouchard:** Mr. Chairman, you know very well that we always consider Atlantic Canada as much as western Canada, but I will not say today that I will sacrifice a western transportation act because we would have to make a decision in eastern Canada. It is totally different.

**The Chairman:** Of course it is totally different, but you talk about dollars in your package. You brought the question up about your envelope, and all I am saying is that for fair treatment you have to make certain hard decisions for passenger service because of some of the realities we have discussed here today. In like fashion, if you are talking about subsidies and your reduced envelope, you cannot do it on one mode for passengers without doing it in some of the other areas under your jurisdiction.

**Mr. Bouchard:** Yes, but I argue with you that it is totally different to deal with VIA Rail in Atlantic Canada and with transportation of grain in western Canada. One is one thing, the other is something else.

**The Chairman:** You have to show some compassion to people and not just keep it for grain.

**Mr. Bouchard:** I always show compassion to people, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Ahead of grain.

**Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert):** Comme tous les membres du Comité, j'ai un laissez-passer pour prendre le train. J'ai pris le train deux fois dernièrement, pour aller à la pêche. En plus de revenir sans poisson, j'ai attendu pendant une heure dans une petite gare, si on peut appeler cela une gare, dans un réduit, au froid. Je suis montée à bord du train. J'avais réservé une chambre et non pas une roomette. La différence, c'est que dans une chambre, il y a des lits superposés. On m'a dit que je ne pouvais pas prendre la chambre parce qu'il manquait l'échelle pour aller au lit

[Traduction]

meilleurs conseils au sujet du service voyageurs. Que ce soit lui ou un autre qui fasse ce travail, il doit respecter les niveaux de référence.

**Le président:** Vous avez parlé de la région de l'Atlantique. Je peux comprendre que M. Lawless produise des chiffres. Il a la réputation d'être un administrateur efficace et énergique. La décision politique que le gouvernement doit prendre comporte un facteur humain. J'entends les rumeurs au sujet de la région de l'Atlantique, mais permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, en tant que simple député, non pas en tant que président d'un comité, que si vous coupez le noeud gordien et que vous coupez ainsi l'Est du Haut-Canada, le gouvernement fera bien de présenter des propositions à l'automne au sujet de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, un programme de subventions d'environ 600 à 800 millions de dollars. Nous sommes prêts à faire notre part dans l'Est, mais il ne faudrait pas tout accomplir à nos dépens.

**M. Bouchard:** Monsieur le président, vous savez très bien que nous tenons compte de l'ouest du pays autant que du Canada atlantique. Je ne vous dirai pas qu'une décision concernant l'est du Canada entraînera nécessairement le sacrifice de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest. Ce n'est pas du tout la même chose.

**Le président:** Je le sais, moi; c'est vous qui avez soulevé la question de l'enveloppe budgétaire. Je tiens simplement à vous dire que pour prendre des décisions difficiles mais justes à l'égard du service voyageurs, il faut tenir compte des réalités soulevées par les membres du comité aujourd'hui. De plus, il faut effectuer de façon égale des coupures éventuelles au budget des subventions, sans sacrifier uniquement le service voyageurs ferroviaire.

**M. Bouchard:** D'accord, mais il serait injuste d'établir une correspondance entre les services VIA dans le Canada atlantique et les transports du grain de l'Ouest. Ce n'est pas la même chose.

**Le président:** Il faut avoir de la compassion pour des personnes, non pour des céréales.

**M. Bouchard:** Monsieur le président, j'ai toujours fait preuve de compassion à l'égard des personnes.

**Le président:** Plutôt que les céréales.

**Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert):** Like all members of the Committee, I have a train pass. Recently, I took the train twice, to go fishing. Not only did we not catch any fish, I waited for an hour in a small "station"—no bigger than a cubbyhole, in fact—in the cold. I got on the train. I had reserved a compartment, not a roomette. A compartment has bunk beds. I was told that I could not have the compartment because there was no ladder to get to the top bunk. It was quite a night. I realize this is none of your business, but still. . .



## [Text]

d'en haut. Tout cela pour vous dire que j'ai passé une nuit épouvantable. Je comprends que cela ne vous regarde pas, mais tout de même. . .

Il est inutile de garder un service comme celui-là si on ne peut pas l'améliorer, et je sais très bien qu'on ne peut pas l'améliorer étant donné qu'on n'a pas de fonds. C'est un cercle vicieux. C'est le commentaire que je voulais faire là-dessus.

L'aéroport de Saint-Hubert est un autre point qui m'intéresse beaucoup. La dernière fois que vous êtes venu devant ce Comité, vous nous avez dit que vous étiez au courant qu'il y avait des tentatives en vue d'établir un service privé de passagers entre Saint-Hubert et certaines régions du pays. C'est en marche dans le comté. Les journaux ont pris cela en main. Ils disent maintenant que c'est la faute du gouvernement fédéral si les transporteurs ne vont pas s'installer à Saint-Hubert. Le gouvernement provincial va payer une partie de la route pour se rendre à l'aéroport; quant au reste, qui sera sur des terrains appartenant à Transports Canada, il devrait être payé par Transports Canada selon les journalistes, selon les transporteurs et selon tout le monde. J'aimerais savoir quel est votre point de vue là-dessus.

**M. Bouchard:** Le problème doit se régler au niveau du transporteur lui-même. Est-ce qu'il est effectivement intéressé à offrir le service? Je pense que c'est Toronto qui est visé dans le cas présent, soit le service entre Saint-Hubert et Toronto et. . .

**Mme Venne:** Et Ottawa.

**M. Bouchard:** Il s'agit de faire en sorte que les infrastructures, entre autres l'aérogare, soient accessibles, ce qui n'est pas le cas actuellement parce qu'il n'y a pas ce type de service. Je pense que l'entreprise est prête à construire l'aérogare.

Nous examinons la question des infrastructures routières. Les fonctionnaires du Ministère étudient cette chose, et on sera en mesure de donner une réponse bientôt.

**Mr. Chadwick (Brampton—Malton):** I would like to pursue the 3% figure that you have in respect to VIA Rail. When you use that 3% figure, I do not think you should use it without telling me how many people it is accessible to, or what percentage of people it is accessible to.

• 1000

**Mr. Shortliffe:** I am not sure I understood the question, sir.

**Mr. Chadwick:** You say 3% of Canadians are using VIA Rail, but if it is not accessible to people, it is not fair to say—

**Mr. Bouchard:** It is 3% of passengers using intercity transportation for moving between two cities.

## [Translation]

There is no point in keeping a service like is unless it can be improved; I realize that it cannot be improved without funding. It is a vicious circle. That was my comment about train service.

The airport at Saint-Hubert is also of concern to me. The last time you appeared before the Committee, you told us that you knew of endeavours to establish private passenger service between Saint-Hubert and other parts of the country; these initiatives were underway in the riding. The newspapers got that news, and now people are saying that it is the federal government's fault that air carriers are not flocking to Saint-Hubert. The provincial government will assume part of the cost of the road leading to the airport. However, the newspapers, the air carriers and indeed everyone are saying that the remainder of the road will be on land belonging to Transport Canada and should be paid for by the Department. I would like to know your opinion on this situation.

**Mr. Bouchard:** This is a problem that must be settled directly with the air carrier. Is this company actually interested in providing this service? I think that in this case, the problem is at Toronto, if it is the service between Saint-Hubert, Toronto and. . .

**Mrs. Venne:** And Ottawa.

**Mr. Bouchard:** Since this type of service is not offered at the moment, infrastructures, including the air terminal, would have to be made available; I think the carrier involved is prepared to build an air terminal.

We are looking at the problem of road access. Officials from my Department are investigating the situation, and we will be able to provide a response shortly.

**M. Chadwick (Brampton—Malton):** J'aimerais parler du taux d'utilisation de 3 p. 100 des services VIA Rail. À mon avis, il est trompeur de citer ce chiffre sans référence au nombre de personnes qui ont accès à ce service.

**M. Shortliffe:** Je ne suis pas certain d'avoir compris la question, monsieur.

**M. Chadwick:** Vous dites que 3 p. 100 des Canadiens utilisent Via Rail, mais si ce service n'est pas accessible à la population il n'est pas juste de dire. . .

**M. Bouchard:** Trois pour cent des voyageurs utilisent le transport interurbain pour se déplacer entre deux villes.

[Texte]

**Mr. Chadwick:** There is another aspect to that of which I am not sure. The figure that you have published is something like 6 million. Is that correct?

**Mr. Bouchard:** Total passengers, yes.

**Mr. Chadwick:** Yesterday we heard that 7% of that figure represents planes, but that does not come out right because at Pearson you are handling 20 million people.

**Mr. Shortliffe:** Sir, according to the statistics that we have, and we are talking about intercity movement of passengers, 3% moves by rail, 7% moves by air, 6% moves by bus and 84% moves by automobile.

**Mr. Chadwick:** So you are really not talking about 20 million-plus in planes?

**Mr. Shortliffe:** Yes, sir. Pearson Airport handles—

**Mr. Chadwick:** Well, the 6 million figure and the 7% do not make sense.

**Mr. Bouchard:** It is because for the 20 million passengers in Toronto Pearson you have to consider all international flights, people moving to Europe, to the United States and elsewhere.

**Mr. Chadwick:** So you are only talking Canadians?

**Mr. Bouchard:** When we talk about VIA Rail, it is the intercity passengers, and the 20 million in Toronto, 8.5 million in Montreal and 10 million in Vancouver include international.

**Mr. Chadwick:** There is something that bothers me and concerns me quite a bit. The Region of Peel indicated that if something happens to VIA Rail, there will be an impact on roads in that area. The 401, for example, will have a 5% increase in road traffic.

What I am concerned about, as you are well aware, Mr. Minister, is Pearson Airport, which would probably have an increase of 70 passenger planes. If you are cutting one budget, and then there is another budget at Pearson, if those figures are correct, then really what is the saving?

**Mr. Bouchard:** I questioned the figures provided by the Mayor of Mississauga this week.

**Mr. Chadwick:** No, not the mayor—the region.

**Mr. Bouchard:** I know, but Mrs. McCallion presided at a meeting I had with the mayors of Mississauga, Toronto, Montreal and so on, where she said it will have an increase of 70 flights a day. How can we say that, when we do not know how the traffic which will get out of VIA Rail will be spread within all the other modes of transportation?

**Mr. Chadwick:** Mr. Minister, there has to be an increase of traffic out of Pearson Airport. If that is the

[Traduction]

**M. Chadwick:** Il y a un autre aspect de la question dont je ne suis pas certain. Le chiffre que vous avez publié est d'environ 6 millions. Est-ce exact?

**M. Bouchard:** Le nombre total de voyageurs, oui.

**M. Chadwick:** Hier, on nous a dit que 7 p. 100 de ce chiffre était pour le transport aérien, mais cela n'est pas possible puisque 20 millions de personnes utilisent Pearson.

**M. Shortliffe:** Monsieur, selon les statistiques que nous avons—et nous parlons ici de mouvement interurbain des voyageurs—3 p. 100 des voyageurs se déplacent en train, 7 p. 100 en avion, 6 p. 100 en autobus et 84 p. 100 en automobile.

**M. Chadwick:** On ne parle donc pas d'environ 20 millions et plus de passagers pour les avions?

**M. Shortliffe:** Si, monsieur. À Pearson. . .

**M. Chadwick:** Et bien, le chiffre de 6 millions et celui de 7 p. 100 ne concordent pas.

**M. Bouchard:** C'est que ce chiffre de 20 millions de voyageurs à l'aéroport Pearson de Toronto comprend tous les vols internationaux, les voyageurs qui vont en Europe, aux États-Unis et ailleurs.

**M. Chadwick:** Alors vous ne voulez parler que des Canadiens?

**M. Bouchard:** Lorsque nous parlons de Via Rail, nous parlons des voyageurs interurbains, et les chiffres de 20 millions pour Toronto, de 8,5 millions pour Montréal et de 10 millions pour Vancouver comprennent les vols internationaux.

**M. Chadwick:** Il y a une chose qui m'ennuie et qui me préoccupe beaucoup. La région de Peel a laissé entendre que s'il arrivait quelque chose à Via Rail, cela aurait des conséquences importantes sur les routes dans cette région. Par exemple, le trafic routier augmenterait de 5 p. 100 sur la 401.

Ce qui me préoccupe, comme vous le savez bien, monsieur le ministre, c'est l'aéroport Pearson, qui aurait sans doute une augmentation de 70 avions de passagers. En réduisant le budget des dépenses d'un côté, il faut l'augmenter de l'autre, si les chiffres sont exacts pour Pearson, alors je me demande qu'est-ce que vous économisez?

**M. Bouchard:** J'ai remis en doute les chiffres par le maire de Mississauga cette semaine.

**M. Chadwick:** Non, pas le maire—la région.

**M. Bouchard:** Je sais, mais M<sup>me</sup> McCallion présidait la réunion à laquelle j'ai assisté avec les maires de Mississauga, de Toronto, de Montréal, etc., et elle a parlé d'une augmentation de 70 vols par jour. Comment peut-on dire cela, lorsque nous ne savons de quelle façon le trafic qui délaissera Via Rail sera partagé entre les autres modes de transport?

**M. Chadwick:** Monsieur le ministre, il doit y avoir une augmentation du trafic à partir de l'aéroport Pearson. Si



[Text]

case, what you save one way you are going to spend another way. Have you considered that?

**Mr. Bouchard:** Yes, of course. I am sorry because I missed that question. Yes, unavoidably.

**Mr. Chadwick:** So there may not be a saving.

**Mr. Bouchard:** Yes.

**Mr. Chadwick:** Or a substantial saving?

**Mr. Bouchard:** Yes. You know we have to see \$500 million less at VIA Rail. Even though you would keep VIA Rail, we are going to have fix Pearson. Of course, Mr. Keyes, we are looking at Hamilton every night, every day.

**Some Hon. Members:** Oh, oh.

**Mr. Bouchard:** You know why. You have a good lady in my office, too. Mrs. Martin is very, very involved.

We are going to fix Pearson anyway. Even though we kept our VIA Rail routes, Pearson has to be considered by itself.

**Mr. Chadwick:** Mr. Minister, you have not satisfied me with respect to the cuts you are making in VIA Rail. The savings you will have from reducing VIA Rail service are really not going to be a savings to me, a taxpayer, because you will have to spend them at Pearson to compensate for that.

**Mr. Bouchard:** No, no, no. Mr. Chadwick, if the deficit decreases by \$5 billion or \$10 billion, you will save money. At the same time I will use the budget I already have to fix Pearson. We will have more revenues at Pearson if you have more traffic. You know we charge fees and so on to the companies, and it could be increasingly a kind of cost-recovery operation with air traffic, particularly in big airports like Toronto and Vancouver. For that reason you will save money if we cut the deficit, if we decrease the interest rate and so on.

• 1005

**Mr. Chadwick:** Well, I am not totally convinced yet. On the nine routes you are going to protect, do you have any idea what kind of a subsidy you would have to use in the future with your new arrangement to run it? Will it be more than that it is now?

**Mr. Bouchard:** My deputy minister said it would be \$55 million a year.

**Mr. Chadwick:** Will that be more than what we are paying for those nine routes now, or can you determine that?

**Mr. Shortliffe:** I cannot answer that question specifically, because what we are paying today of course factors in the total cost of operating VIA Rail.

[Translation]

c'est le cas, ce que vous épargnez d'un côté vous devrez le dépenser de l'autre. Y avez-vous pensé?

**M. Bouchard:** Bien sûr. Je m'excuse, je n'avais pas compris la question. Oui, c'est inévitable.

**M. Chadwick:** Donc, il n'y aura peut-être pas d'épargne.

**M. Bouchard:** Oui.

**M. Chadwick:** Ou une épargne importante?

**M. Bouchard:** Oui. Vous savez, nous devons réduire les dépenses de 500 millions de dollars. Même si nous le faisons pas, il nous faudrait quand même faire quelque chose au sujet de Pearson. Bien sûr, monsieur Keyes, nous pensons à Hamilton chaque nuit, chaque jour.

**Des voix:** Oh, oh.

**M. Bouchard:** Vous savez pourquoi. J'ai avec moi une dame très compétente. M<sup>me</sup> Martin est très engagée.

Nous allons nous occuper de Pearson quoi qu'il arrive. Même si nous gardons les trajets de Via Rail, il faudra quand même faire quelque chose au sujet de Pearson.

**M. Chadwick:** Monsieur le ministre, vous ne m'avez pas donné de réponse satisfaisante au sujet des coupures que vous faites à Via Rail. Ce que vous épargnez en réduisant le service de Via Rail ne représente pas vraiment une économie pour moi, un contribuable, car il vous faudra le dépenser à Pearson.

**M. Bouchard:** Non. Monsieur Chadwick, si le déficit diminue de 5 ou de 10 milliards de dollars, nous allons réaliser des économies. En même temps, je vais utiliser le budget déjà prévu pour Pearson. Les revenus réalisés à Pearson seront plus importants s'il y a davantage de trafic aérien. Vous savez que nous demandons des droits etc. aux sociétés, et le trafic aérien pourrait venir à s'autofinancer de plus en plus, particulièrement dans des gros aéroports comme ceux de Toronto et de Vancouver. Pour cette raison, nous allons épargner de l'argent si nous réduisons le déficit, si nous réduisons le taux d'intérêt, etc.

**M. Chadwick:** Eh bien, je n'en suis pas encore tout à fait convaincu. Pour ce qui est des neuf trajets que vous allez protéger, avez-vous une idée du genre de subvention qu'il vous faudrait utiliser à l'avenir pour les maintenir? Cette subvention sera-t-elle plus élevée qu'elle ne l'est actuellement?

**M. Bouchard:** Mon sous-ministre dit qu'elle sera de l'ordre de 55 millions de dollars par an.

**M. Chadwick:** Ce montant est-il plus élevé qu'il ne l'est actuellement pour ces neuf trajets?

**M. Shortliffe:** Je ne peux répondre à votre question de façon exacte, car ce que nous payons aujourd'hui rentre évidemment en ligne de compte dans le coût total d'exploitation de VIA Rail.



[Texte]

**Mr. Chadwick:** Yes, I am sure of that.

**Mr. Shortliffe:** Depending on what the size of VIA Rail looks like—

**Mr. Chadwick:** What you can do today is what your subsidy is per passenger today. What is your subsidy on those nine routes per passenger two years from now?

**Mr. Shortliffe:** We know what the subsidy is per passenger on each of those routes today.

**Mr. Chadwick:** Will it increase on just running the nine routes? I am concerned that the taxpayer may have to pay more to run those nine routes, per se.

**Mr. Bouchard:** Mr. Chadwick, the problem is you have administration costs at the present time. It is impossible to know how those costs could be shared if we just had those routes, the nine protected routes. And the question also is those routes have been maintained because in some part of the route there is not any other mode of transportation. Of course it could cost more, but always there is the minimum service we have to provide to Canadians. It could cost more than it costs today, but it would have to be maintained to afford a minimum of service.

**Mr. Chadwick:** It may be more inefficient to run those nine routes than it is today.

**Mr. Bouchard:** What do you mean?

**Mr. Chadwick:** I mean inefficient by costs.

**Mr. Bouchard:** Yes. It is really hypothetical. We do not really know what it represents as long as we will not have... and the figures, and we will not operate those routes, with the new picture we will have of VIA Rail in one year from now, for example. We do not have that picture right now.

**Mr. Chadwick:** One last comment on the question to you, Mr. Minister, through you, Mr. Chairman. I am appalled that at Pearson Airport a lot of the problems that exist there are caused by general aviation, and general aviation does not pay its way. They land without any cost, without any landing fees whatsoever at Pearson Airport. They take up valuable time slots on the runways, and that is improper.

**Mr. Bouchard:** They pay a fee, I think.

**Mr. Chadwick:** Through the gasoline tax. But a landing fee at Pearson—

**Mr. Shortliffe:** They pay a landing fee.

**Mr. Chadwick:** My understanding and the understanding of the people at Pearson is there is no landing fee at Pearson. There is at Buttonville. There is at all other airports, but not at Pearson, not in general aviation. They had a landing fee. They lobbied up here

[Traduction]

**M. Chadwick:** Oui, j'en suis certain.

**M. Shortliffe:** Cela dépendra de la taille de VIA Rail. . .

**M. Chadwick:** Vous savez à combien s'élève la subvention pour chaque voyageur aujourd'hui. Quelle sera la subvention par voyageur pour ces neuf trajets dans deux ans?

**M. Shortliffe:** Nous savons à combien s'élève la subvention par voyageur pour chacun de ces trajets aujourd'hui.

**M. Chadwick:** Est-ce qu'elle va augmenter si vous ne gardez que ces neuf trajets? Je crains que ces neuf trajets finissent par coûter plus cher au contribuable.

**M. Bouchard:** Monsieur Chadwick, le problème c'est qu'on a actuellement des coûts administratifs. Il est impossible de savoir comment ces coûts pourraient être partagés si nous n'avions que ces neuf trajets, les neuf trajets protégés. En outre, ces routes doivent être maintenues car sur une partie du trajet il n'y a pas d'autre mode de transport. Il est évident que cela pourrait coûter plus cher, mais nous devons toujours offrir un service minimum aux Canadiens. Cela pourrait coûter plus cher que cela nous coûte aujourd'hui, mais ces trajets doivent être maintenus pour offrir un service minimum.

**M. Chadwick:** Il sera peut-être plus inefficace d'exploiter ces neuf trajets que ce ne l'est aujourd'hui.

**M. Bouchard:** Que voulez-vous dire?

**M. Chadwick:** Je veux dire inefficace pour ce qui est des coûts.

**M. Bouchard:** Oui. C'est vraiment hypothétique. Nous ne saurons pas vraiment ce que cela représente tant que nous n'aurons pas... et les chiffres, et que nous n'aurons pas exploité ces trajets, et que nous ne saurons pas quelle est la situation de VIA Rail, dans un an, par exemple. Nous ne savons pas actuellement quelle sera la situation à ce moment-là.

**M. Chadwick:** Monsieur le président, j'aimerais faire une dernière observation au sujet de la question qui a été posée à monsieur le ministre. Je suis consterné de voir qu'à l'aéroport Pearson les problèmes qui existent sont causés en grande partie par l'aviation générale. Ces petits avions atterrissent sans qu'il ne leur en coûte un sou, sans payer de droit d'atterrissage à l'aéroport Pearson. Ils accaparent les pistes à des moments où la circulation est très importante, et ce n'est pas acceptable.

**M. Bouchard:** Ils paient des droits, je pense.

**M. Chadwick:** En payant la taxe sur l'essence. Mais les droits d'atterrissage à Pearson. . .

**M. Shortliffe:** Ils paient des droits d'atterrissage.

**M. Chadwick:** Je crois comprendre et les gens à Pearson croient comprendre qu'il n'y a pas de droit d'atterrissage à Pearson. Il y en a à Buttonville. Il y en a dans tous les autres aéroports, mais pas à Pearson, pas pour l'aviation générale. Il y en avait auparavant, mais ils

[Text]

and had it taken away. I think it is unconscionable, with the problems we have at Pearson, not being able to clear out general aviation.

**Mr. Bouchard:** Mr. Chadwick, we are looking at all of the picture in southern Ontario. We are close to making an announcement, I hope in July, for part of the decisions that have to be made. Of course general aviation is a problem at Pearson, but general aviation is also aviation. It is not easy. I know we should give priority to scheduled flights, but there is a balance. Buttonville deals totally with general aviation—

**Mr. Chadwick:** But gets some revenue from it.

**Mr. Bouchard:** I know that. But it has to be seen as a whole. If we remove general aviation from Pearson, where will they go? Buttonville? Buttonville will remain an airport. It is a private—

**Mr. Chadwick:** I am not talking about them leaving, Mr. Minister. I wish they would, but I am not talking about them leaving. What I am saying is that while they are coming on those runways and taking off during peak hours and holding up jets when you are sitting on runway 17 waiting for a little plane to take off and land, and he does not pay his way at Pearson, that is not right.

• 1010

**Mr. Bouchard:** Mr. Chairman, that kind of aviation does not land at Pearson during the peak period. Also, there are already fees charged. Once again, we have to keep in mind that southern Ontario has to be seen as a whole. The cost-recovery policy is something that is perhaps not very far from the air traffic. I agree with my friends on this side who raised that issue many, many times. Perhaps, we will be increasingly demanding for the air traffic.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Bouchard. I am glad you got on to something. I am glad we widened our scope of some of the questions on something very fundamental.

No members asked this, although Mr. Chadwick got close to it. This survey you said you were going to report on in July, is this task force on airport security and airport congestion that came out in the paper your internal departmental study on airports?

If you cut out passenger rail, does that affect the roads and environment and all that? That is one of the areas this committee was planning to study in the fall. Is there a time limit for your departmental thing or would it be good to refer it to this committee? Then, in the fall we

[Translation]

ont fait des pressions de sorte que ces droits d'atterrissage ont été supprimés. Il est à mon avis déraisonnable, étant donné les problèmes que nous connaissons à Pearson, de ne pas pouvoir éliminer l'aviation générale.

**M. Bouchard:** Monsieur Chadwick, nous examinons la situation générale de l'aviation dans le sud de l'Ontario. Nous sommes à la veille de faire une annonce, en juillet, je l'espère, en ce qui concerne une partie des décisions que nous devons prendre. Il est évident que l'aviation générale pose un problème à Pearson, mais l'aviation générale est également de l'aviation. Ce n'est pas facile. Je sais que nous devrions accorder la priorité aux vols de ligne, mais il faut qu'il y ait un certain équilibre. L'aéroport de Buttonville est entièrement consacré à l'aviation générale. . .

**M. Chadwick:** Mais cet aéroport tire des revenus de l'aviation générale.

**M. Bouchard:** Je sais. Mais il faut voir les choses dans l'ensemble. Si nous supprimons l'aviation générale de Pearson, où iront ces petits avions? Buttonville? Buttonville demeurera un aéroport. Il s'agit d'un aéroport privé. . .

**M. Chadwick:** Je ne parle pas de les éliminer, monsieur le ministre. J'aimerais bien, mais ce n'est pas ce que je veux dire. Je dis qu'il est inacceptable que ces avions atterrissent et décollent aux heures de pointe, que des jets doivent attendre sur la piste 17 qu'un petit avion décolle ou atterrisse, alors que ce dernier ne paie même pas de droit à Pearson.

**M. Bouchard:** Monsieur le président, ce genre d'avion n'atterrit pas à Pearson en période de pointe. En outre, ils doivent déjà payer des droits. Encore une fois, nous ne devons pas oublier qu'il faut voir le sud de l'Ontario dans son ensemble. La politique de recouvrement des coûts n'est attend peut-être le trafic aérien au tournant. Je suis d'accord avec mes collègues qui ont soulevé cette question à de nombreuses reprises. Nous serons peut-être de plus en plus exigeants à l'égard du trafic aérien.

**Le président:** Merci, monsieur Bouchard. Je suis heureux que vous ayez découvert quelque chose. Je suis heureux que nous ayons élargi notre perspective au sujet de certaines questions aussi fondamentales.

Aucun député n'a posé la question suivante, bien que M. Chadwick soit venu près de le faire. Cette enquête au sujet de laquelle vous avez dit que vous feriez rapport en juillet, s'agit-il du groupe de travail sur la sécurité dans les aéroports et sur la congestion mis sur pied à la suite de l'étude effectuée par votre ministère sur les aéroports?

Si vous réduisez le service voyageurs, est-ce que cela ne va pas affecter les routes et l'environnement et tout le reste? C'est une question sur laquelle notre comité voulait se pencher à l'automne. Avez-vous fixé un délai pour cette étude ou serait-il bon que notre comité se penche



[Texte]

have hearings on how these different modes affect the general situation.

**Mr. Bouchard:** You are talking about a task force I set up.

**The Chairman:** I read it in the paper after you were here on Bill C-2. You did not mention it in Bill C-2 and you did not mention it last time.

**Mr. Bouchard:** Mr. Brennen talked about that task force one month ago. It has not been done secretly. The question is—

**The Chairman:** What is the time limit?

**Mr. Bouchard:** It will take two minutes, Mr. Chairman, to say that. You remember March, with the problems we had? I said at that time, I am going to consult the private sector, I will set up something. It is done.

**The Chairman:** What is the time limit?

**Mr. Bouchard:** It is done. It is working. No, I want to give when I am here the information that everybody in the press particularly could share. This task force will have its third meeting next week. At the end of December, we hope, the first work, which is ongoing at the present time on air traffic controllers where we already have started on inspectors and resources and so on, should be ready I hope for the end of December. I mean the first report.

Any recommendation that is made meanwhile, you know, could be applied as soon as we can with the problem we have with air-traffic controllers. A part will normally be ready at the end of December.

**The Chairman:** Thank you. I am glad Mr. Chadwick got on to Toronto and Nordair.

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** Mr. Minister, in regard to modernizing VIA Rail, I assume it was looked at. It was mentioned in the report that some tough decisions would have to be made in terms of VIA rail. Do you have any ballpark figures in terms of how much it would cost to modernize VIA?

**Mr. Bouchard:** It will not be easy to say that today or even not as long as we want to have the decision to deal with the future of the corporation. We need to know which route will be considered, which will be kept, which route will be abandoned—exactly what the picture of VIA Rail will be six months from now. Then it will be possible to know from the corporation what they want to do to improve the services and so on and what will be the cost for the operation. As long as we do not have the new picture, it will not be easy to deal with that.

**Mr. Atkinson:** In terms of the subsidy, the money that the government pays, it seems that since 1984 it has gone up and down. According to their figures, it was \$473

[Traduction]

sur la question? Ensuite, à l'automne nous tiendrons des audiences sur la façon dont ces différents modes affectent la situation générale.

**M. Bouchard:** Vous parlez du groupe de travail que j'ai mis sur pied.

**Le président:** C'est ce que j'ai lu dans les journaux après votre comparution devant notre comité sur le projet de loi C-2. Vous n'en avez pas parlé dans le projet de loi C-2, et vous n'en avez pas parlé ici la dernière fois.

**M. Bouchard:** Monsieur Brennen en a parlé il y a un mois. Cela n'a pas été fait dans le secret. La question. . .

**Le président:** Quel est le délai?

**M. Bouchard:** Monsieur le président, je ne prendrai que deux minutes pour vous expliquer tout cela. Vous vous souvenez des problèmes que nous avons en mars? À ce moment-là j'ai dit que j'allais consulter le secteur privé, que j'allais organiser quelque chose. C'est fait.

**Le président:** Quel est le délai?

**M. Bouchard:** C'est fait. Il travaille. Le groupe de travail tiendra sa troisième réunion la semaine prochaine. Nous espérons que le premier rapport, sur lequel il travaille actuellement, au sujet des contrôleurs aériens, des inspecteurs et des ressources, etc., sera prêt à la fin de décembre. Je veux dire le premier rapport.

D'ici là, on pourrait donner suite aussitôt que possible à toute recommandation au sujet du problème concernant les contrôleurs du trafic aérien. Mais une partie de ce rapport sera prête d'ici la fin de décembre.

**Le président:** Merci. Je suis heureux que M. Chadwick ait parlé de Toronto et de Nordair.

**M. Atkinson (St. Catharines):** Monsieur le ministre, je suppose qu'on a envisagé la modernisation de VIA Rail. Dans le rapport, il est mentionné que des décisions difficiles devront être prises au sujet de VIA Rail. Avez-vous un chiffre estimatif de ce qu'il pourrait en coûter pour moderniser VIA?

**M. Bouchard:** Ce n'est pas facile à dire aujourd'hui ni même aussi longtemps que nous n'aurons pas pris de décisions concernant l'avenir de la société. Nous devons savoir quels trajets doivent être envisagés, lesquels seront gardés, lesquels seront abandonnés—exactement quelle sera la situation de VIA Rail dans six mois. Ensuite, il sera possible de savoir ce que la société veut faire pour améliorer les services et quel sera le coût d'exploitation. Tant et aussi longtemps que nous n'aurons pas une bonne idée de la nouvelle situation, il ne sera pas facile de le faire.

**M. Atkinson:** Pour ce qui est de la subvention, ce que paie le gouvernement, il semble que depuis 1984 ce chiffre a augmenté et diminué. D'après leurs chiffres,



[Text]

million in 1984, \$631 million in 1985 and then down to \$506 million.

**Mr. Bouchard:** It depends on whether we kept the money investment put in the budget, because you have the operation cost and you have the capital money, and depending upon the amount of the capital money, it could move. Look, there was \$467 million in 1980 and \$732 million in 1988 in operating costs. There is a strong variation. You have the capital payments, which were \$90 million in 1980 for example. The peak was at \$153 million in 1985 and so on. There is strong variation depending on the operating costs and the money invested for capital money.

• 1015

**A witness:** The revenues also.

**Mr. Bouchard:** The revenues have changed; 1987 was a very bad year but 1988 was better, with 13% increase in ridership, \$26 million increase in revenues, yet a \$94 million increase in expenditures—more discrepancy as well.

**Mr. Atkinson:** Yesterday, when the individuals from VIA Rail were here, they indicated that in their operating costs it was a balancing matter. They would say how much they needed each month in order to balance their operating costs. Is there a budget set at the beginning of the year? It seemed as though they could just draw down from what they were talking about. It seemed like it was an open-ended cheque. I found that a little hard to believe.

**Mr. Shortliffe:** No, there is a budget set at the beginning of the year. When the corporate plan is received from VIA Rail, it is reviewed by Treasury Board and a reference level is set, within which VIA Rail is supposed to live.

**Mr. Atkinson:** They are given so much every month in accordance with that budget, are they?

**Mr. Shortliffe:** At the moment, they are living month to month because we have not approved a year-long budget, pending receipt of a new business plan. In the normal course of events in previous years, they have had an annual budget.

**Mr. Atkinson:** They just received so much every month and they were expected to balance it out.

**Mr. Shortliffe:** Correct.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Atkinson. It is right on 10.15 a.m., Mr. Minister, you can leave. Thank you for coming. I know you want to get out, but the thought of many members of the committee is hopeful that the officials who came with you could stay until 10.45 a.m.

**Mr. Bouchard:** The officials will stay, with pleasure.

**Mr. Benjamin:** Can we have the minister back next week?

[Translation]

cette subvention s'élevait à 473 millions en 1984, à 631 millions en 1985, puis à 506 millions.

**M. Bouchard:** Cela dépend si nous gardions ou non l'investissement pécuniaire tel quel dans le budget, car il y a d'une part le coût d'exploitation et d'autre part les immobilisations, et selon le montant de celles-ci, ce chiffre peut varier. Écoutez, les coûts d'exploitation étaient de 467 millions de dollars en 1980 et de 732 millions de dollars en 1988. Il y a un écart important. Par exemple, les paiements en capital s'élevaient à 90 millions de dollars en 1980. Ils atteignaient un maximum de 153 millions de dollars en 1985, etc. L'écart est très marqué, selon les coûts d'exploitation et la somme immobilisée.

**Un témoin:** Les recettes également.

**M. Bouchard:** Les recettes ont changé; 1987 a été une très mauvaise année, mais 1988 a été meilleure. Le nombre des voyageurs a augmenté de 13 p. 100, les recettes ont augmenté de 26 millions de dollars, pourtant il y a une augmentation des dépenses de 94 millions de dollars—encore un écart.

**M. Atkinson:** Hier, lorsque les représentants de Via Rail étaient ici, ils nous ont dit qu'il leur fallait équilibrer les coûts d'exploitation. Ils disaient de combien ils auront besoin chaque mois pour équilibrer leurs coûts d'exploitation. Y a-t-il un budget d'établi au début de l'année? D'après ce qu'ils disaient, on a l'impression qu'ils peuvent puiser à volonté dans les fonds, qu'ils ont un chèque en blanc. J'ai un peu de difficulté à le croire.

**M. Shortliffe:** Non, un budget a été établi au début de l'année. Lorsque nous recevons le plan d'ensemble de Via Rail, il est examiné par le Conseil du Trésor et un niveau de référence est établi, niveau que Via Rail doit respecter.

**M. Atkinson:** Ils reçoivent tant par mois selon ce budget, n'est-ce pas?

**M. Shortliffe:** Pour le moment, ils vivent d'un mois à l'autre parce que nous n'avons pas approuvé de budget annuel, car nous attendons de recevoir un nouveau plan d'entreprise. Normalement, au cours des années précédentes, ils avaient un budget annuel.

**M. Atkinson:** Ils reçoivent tout simplement tant par mois et on s'attend à ce qu'ils équilibrent tout cela.

**M. Shortliffe:** C'est exact.

**Le président:** Merci, monsieur Atkinson. Comme il est 10h15, monsieur le ministre, vous pouvez partir. Nous vous remercions d'être venu. Je sais que vous voulez partir mais de nombreux membres du comité espèrent que vos collaborateurs pourront rester jusqu'à 10h45.

**M. Bouchard:** Ils resteront avec plaisir.

**M. Benjamin:** Le ministre pourrait-il revenir la semaine prochaine?

[Texte]

**The Chairman:** There is no thought, Mr. Benjamin, of having a meeting next week. We can discuss it another time. Anyway, we may have it in the fall. Estimates are not approved under the order until September 27. We will see where things go.

**Mr. Benjamin:** The House is back on the 25th.

**The Chairman:** The House does not come back on the 25th, the House comes back on the 11th.

**Mr. Benjamin:** The second, so far.

**The Chairman:** Well, the second so far, unless there is agreement. . . it is the second Monday. You may want the minister back after some of these announcements that I know we are—

**Mr. Benjamin:** September 25—

**The Chairman:** —going to read about during the summer.

Thank you, Mr. Minister, for coming. We certainly will see you again in one form or another.

**Mr. Bouchard:** You worry me, Mr. Chairman. Thank you very much. I was tempted to say thank you very much to the VIA Rail committee.

**The Chairman:** Yes, okay. Could we have Mr. Barbeau up at the table? Mr. Comuzzi, you have the first question of officials on airports; you have something on Vancouver. I think Mr. Barbeau is the man, and the other gentlemen are here. We will continue until 10.45 a.m. and then we will adjourn this committee.

**Mr. Benjamin:** Why? What do we have? Why can we not sit past 11 a.m.?

**The Chairman:** The thought was we were only going to sit to 10.30 a.m. anyway, because members have other—

**Mr. Benjamin:** Who had that thought?

**The Chairman:** I had that thought. It was shared by many other members with whom I talked. We have many things when the House goes in. We have had more meetings than any other committee in the House of Commons, so let us not knock about the meetings. We are not meeting next week, I can tell you that right now. There is enough going on next week. We are going to have two closure motions next week, which will keep us here to 1 a.m. or 2 a.m.

**Mr. Keyes:** Two?

**The Chairman:** Well, perhaps four, I do not know.

**Mr. Keyes:** Handcuffing the democratic process.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Benjamin, nous n'envisageons pas de tenir une réunion la semaine prochaine. Nous pourrions en discuter à un autre moment. Quoi qu'il en soit, nous aurons peut-être une autre réunion à l'automne. Le budget principal ne sera pas approuvé avant le 27 septembre. Nous verrons où en seront les choses à ce moment-là.

**M. Benjamin:** La Chambre reprend le 25.

**Le président:** La Chambre ne reprend pas le 25 mais bien le 11.

**M. Benjamin:** Eh bien, le deuxième lundi.

**Le président:** Eh bien, à moins qu'il en soit convenu autrement. . . c'est le deuxième lundi. Vous voudrez peut-être que le ministre revienne après certaines des annonces. . .

**M. Benjamin:** Le 25 septembre. . .

**Le président:** . . . qui seront faites au cours de l'été.

Merci, monsieur le ministre, d'être venu ici aujourd'hui. Nous aurons certainement l'occasion de vous revoir.

**M. Bouchard:** Vous m'inquiétez, monsieur le président. Merci beaucoup. Je suis presque tenté de dire merci au comité de Via Rail.

**Le président:** Très bien. Monsieur Barbeau pourrait-il s'approcher? Monsieur Comuzzi, à vous de poser la première question aux fonctionnaires au sujet des aéroports; vous avez une question au sujet de Vancouver. Je pense que M. Barbeau est l'homme qu'il vous faut et les autres fonctionnaires sont ici. Nous allons poursuivre jusqu'à 10h45, puis nous lèverons la séance.

**M. Benjamin:** Pourquoi? Avons-nous autre chose? Pourquoi ne pouvons-nous pas siéger après 11 heures?

**Le président:** Nous avons pensé siéger jusqu'à 10h30 car les députés ont d'autres. . .

**M. Benjamin:** Qui a pensé cela?

**Le président:** C'est moi. De nombreux autres députés à qui j'en ai parlé m'ont dit qu'ils étaient d'accord. Nous avons beaucoup de choses à faire lorsque la Chambre reprendra. Notre comité a tenu beaucoup plus de réunions que tout autre comité de la Chambre des communes, alors ne perdons pas trop de temps au sujet des réunions. Je peux vous dire tout de suite que nous n'aurons pas de réunion la semaine prochaine. Nous serons suffisamment occupés. Il y aura deux motions de clôture la semaine prochaine, ce qui nous gardera ici jusqu'à 1 heure ou 2 heures du matin.

**M. Keyes:** Deux?

**Le président:** Peut-être quatre, je ne sais pas.

**M. Keyes:** On veut bâillonner le processus démocratique.



[Text]

**The Chairman:** Anyway, let us go.

**Mr. Comuzzi:** I am unsure of what Mr. Barbeau's title is.

**Mr. Shortliffe:** He is assistant deputy minister of airports, Mr. Comuzzi.

**The Chairman:** He is also listed here in our sheet as being with the Airports Authority Group.

**Mr. Shortliffe:** He is the head of the Airports Authority Group.

**Mr. Comuzzi:** My question concerns the projected privatization of Vancouver International Airport. I wonder if you could give us a status report, Mr. Barbeau, on where we are today with respect to Vancouver International Airport.

• 1020

**Mr. Victor Barbeau (Acting Executive Director, Airports Authority Group, Department of Transport):** With pleasure. First of all I would like to talk about "airport transfer" rather than "airport privatization", because there is a substantial difference between the two.

**Mr. Comuzzi:** I will show you my ignorance on that. Perhaps you could start at that point, Mr. Barbeau, and explain the privatization, what your interpretation of privatization is, and transfer.

**Mr. Barbeau:** Yes, the reason I want to make a differentiation between privatization and transfer and want to insist on the word "transfer" rather than "privatization" is that what we are attempting to do here is to turn over to a local airport authority the running of an airport or a group of airports for the better economic development of the region. The local airport authority is not a private company. It is a non-profit organization. It is not non-profit in the sense that it does not want to make any money with the airports but non-profit in the sense that the profits will not go to private individuals or private companies. The profits would go right back into the airport and right back into the region. This local airport authority would be a duly constituted body, legally constituted, comprised of local professionals, businessmen, and so on, and put together as a board of directors to run the airport or the group of airports in the region.

So there again is the differentiation between a transfer to this kind of body as opposed to a privatization, which has the connotation of profit-making and so on.

To answer your question about Vancouver more directly, in the last few weeks, of course, we have received approval on the part of Cabinet for what we refer to as the "supplementary principles". The supplementary principles are the principles by which a transfer can happen. There are 36 of them, which have now been distributed to all interested parties throughout the country, including Vancouver.

[Translation]

**Le président:** Quoi qu'il en soit, allons-y.

**M. Comuzzi:** Je ne suis pas certain du titre de M. Barbeau.

**M. Shortliffe:** Il est sous-ministre adjoint des aéroports, monsieur Comuzzi.

**Le président:** D'après la feuille que nous avons ici, il est également directeur exécutif par intérim du Groupe de gestion des aéroports.

**M. Shortliffe:** Il est directeur du Groupe de gestion des aéroports.

**M. Comuzzi:** Ma question est au sujet du projet de privatisation de l'aéroport international de Vancouver. Monsieur Barbeau, pouvez-vous nous dire où en est actuellement l'aéroport international de Vancouver?

**M. Victor Barbeau (directeur exécutif/Int du Groupe de gestion des aéroports, ministère des Transports):** Avec plaisir. Tout d'abord je tiens à vous parler de la différence considérable qui existe entre la cession d'un aéroport et la privatisation d'un aéroport.

**M. Comuzzi:** Je dois avouer mon ignorance à cet égard. Peut-être que vous pourriez commencer, monsieur Barbeau, par nous expliquer ce que c'est que la privatisation par opposition à la cession.

**M. Barbeau:** Oui, si je tiens à faire une distinction entre les mots privatisation et cession, et si j'insiste pour qu'on utilise le mot «cession», c'est que nous essayons de donner à une administration locale d'aéroport la responsabilité de gérer un aéroport ou un groupe d'aéroports dans l'intérêt d'un meilleur développement économique de la région. L'administration locale d'un aéroport n'est pas une société privée. Il s'agit plutôt d'un organisme sans but lucratif. Cela ne signifie pas que l'organisme ne veut pas faire de bénéfices en gérant les aéroports, mais cela signifie que ce ne sont ni des particuliers ni des sociétés privées qui toucheront les bénéfices. Les bénéfices seraient réinvestis dans l'aéroport et dans les activités de la région. L'administration locale d'un aéroport serait un organisme dûment et légalement constitué comprenant des professionnels locaux, des hommes d'affaires, etc, qui serait le Conseil d'Administration chargé de la gestion de l'aéroport ou de groupes d'aéroports de la région.

Là encore il faut faire la distinction entre une cession en faveur d'un organisme de ce genre et une privatisation, avec tout ce que cela implique de bénéfices, etc.

Pour répondre plus directement à votre question concernant Vancouver, depuis quelques semaines, bien entendu, nous avons reçu l'approbation du Conseil des ministres pour ce que nous appelons les «principes supplémentaires». Les principes supplémentaires sont ce qui permettent la cession. Il y en a 36, et toutes les parties intéressées partout au pays, y compris à Vancouver, en ont maintenant reçu copie.



[Texte]

To come specifically to Vancouver, there has been a group of people there who have had the blessing of the municipalities and the province and with whom we have been talking in the last few months, and who are interested in this transfer to them of Vancouver International and satellite airports. We met with them last week and had an initial discussion on the supplementary principles and on a draft letter of intent. The supplementary principles, again, are the playing field, if you want, and they agreed with those supplementary principles as being acceptable to them.

On the question of the letter of intent, let me just explain to you the steps that would now be taken. The letter of intent is a letter that is going to be signed between this local group, not yet legally constituted but the group who have been talking with us, and the Minister of Transport, or perhaps another minister in the name of the Minister of Transport, depending on the circumstances. The objective of that letter of intent is to recognize the group in question and Transport Canada formally as having the capability now to sit down at a negotiating table and negotiate a possible transfer of an airport or a group of airports.

Basically, the ball is back in the court of the Vancouver people right now, who have to go back to their sponsors, the municipalities, the province, and so on, and make sure everything is completely clear and completely acceptable, so they can tell us at the federal level, yes, we are ready to sign that letter of intent. Whenever that happens, again, our minister or another minister representing him will be most pleased to do so, and we can then sit down and start negotiating the elements of a possible transfer.

**Mr. Comuzzi:** Thank you very much for delineating the difference between a transfer and a privatization.

**Mme Venne:** Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire au sujet de Montréal-Dorval. En comparaison avec Vancouver, Dorval et Mirabel sont-ils au même point?

**M. Barbeau:** Au départ, on traite toutes les parties intéressées de façon identiques. Nous en avons présentement quatre: un groupe à Montréal présidé par M. Arthur Earle, un groupe à Calgary, un groupe à Edmonton et un groupe à Vancouver. Cependant, au cours de nos visites de la semaine dernière, le groupe d'Edmonton s'est dit prêt à accepter immédiatement notre ébauche de lettre d'intention. M. Mazankowski, au nom de M. Bouchard, est allé signer la lettre d'intention avec eux samedi dernier.

[Traduction]

Il y a un groupe à Vancouver, qui avec la bénédiction des municipalités et la province, négocie avec nous depuis quelques mois. Ce groupe s'intéresse à la gestion de l'aéroport international de Vancouver et des aéroports satellites. Nous avons rencontré ce groupe la semaine dernière et nous avons eu une première discussion au sujet des principes supplémentaires et au sujet d'un projet de lettre d'intention. Je répète que les principes supplémentaires constituent les règles du jeu, si vous voulez, et le groupe a accepté ces principes.

Permettez-moi de vous expliquer ce qu'on ferait maintenant en ce qui concerne la lettre d'intention. Il s'agit d'une lettre qui sera signée par le groupe local, qui n'a pas encore été constitué légalement, mais à qui nous avons parlé, et par le ministre des Transports, ou peut-être par un autre ministre au nom du ministre des Transports, selon le cas. L'objectif de la lettre d'intention est de reconnaître formellement que le groupe en question et Transport Canada ont la capacité de négocier la cession éventuelle d'un aéroport ou d'un groupe d'aéroports.

C'est maintenant au groupe d'intéressés à Vancouver de revoir leurs parrains, les municipalités, la province, etc., pour s'assurer que tout est clair et acceptable, pour qu'il puisse nous dire qu'il est prêt à signer la lettre d'intention. Lorsque cela se produira, je répète que c'est notre ministre ou un autre ministre qui signera la lettre. À ce moment-là nous pouvons commencer à négocier les éléments d'une cession éventuelle.

**M. Comuzzi:** Merci beaucoup d'avoir expliqué la différence qui existe entre une cession et une privatisation.

**Ms Venne:** I have another question about Dorval airport, Mr. Chairman. Are Dorval and Mirabel airports at the same stage as Vancouver?

**Mr. Barbeau:** We are treating all interested parties in exactly the same way. There are four of them at the moment: a group in Montreal chaired by Mr. Arthur Earle, a group in Calgary, a group in Edmonton and one in Vancouver. However, during our visits last week, the Edmonton group said that it was prepared to accept our draft letter of intent immediately. Mr. Mazankowski, on behalf of Mr. Bouchard, went to sign the letter of intent with the group last Saturday.

• 1025

Cela ne change rien au scénario global. Le groupe de Montréal est en négociation avec nous présentement en vue de changer quelques éléments de la lettre d'intention qui leur plaisent un peu moins, mais la signature devrait se faire d'ici quelques très courtes semaines.

That in no way changes the overall situation. The Montreal group is currently negotiating with us to change a few points in the letter of intent that they find less than satisfactory, but the letter should be signed within the next few weeks.

[Text]

Donc, au départ, les quatre groupes ont pour nous exactement le même statut. Nous sommes prêts à entamer des négociations avec eux aussitôt qu'ils seront prêts à le faire.

**Mr. Chadwick:** I think you call it devolution, do you not? That is your new word for it.

**Mr. Barbeau:** No, I prefer to refer to it as transfer.

**Mr. Chadwick:** I know how you are trying to operate it, but I am not clear how it will operate. Let me give you an example. In Vancouver you may allow a municipality as a body to take it over. You will not allow a municipality.

**Mr. Barbeau:** No. There is no possibility that another level of government will take over an airport. That is simply not in the cards.

**Mr. Chadwick:** That strikes me as funny, because in the Region of Peel I think they are talking to you about taking over Pearson.

**Mr. Barbeau:** No, in the Region of Peel they have been talking to themselves about taking over Pearson.

**Mr. Chadwick:** Let me pose the question a different way. Whichever body or group takes it over, it will be a local group.

**Mr. Barbeau:** Yes.

**Mr. Chadwick:** They will have their own local interests. Who prevails in respect to running the runways, the flight patterns and everything else? For example, if one runway affects a group of people, and the local people know that and want to keep the traffic away from that particular group of people, they can funnel the traffic off other runways and affect other people. Where do you and they come with respect to the authority and the responsibility of flight patterns, how they operate and everything else? I am not sure how it is going to work.

**Mr. Barbeau:** Mr. Chairman, to answer the question globally, the intent in the question of the transfer of a major airport and, with some of them, satellite airports is to transfer all of the commercial aspects of the airport, including the runways and the lands. So there would be a very considerable arm's-length approach on the part of Transport Canada for those aspects of the running of an airport, the commercial aspects of it, including noise management, crash, fire, rescue services and so on. However, I think it has to be very, very clearly noted that in terms of all of the safety and security preoccupations or functions of the airport, Transport Canada would continue playing its role.

To come more specifically to your question in terms of the use of runways, I do not know that we have any

[Translation]

So as far as we are concerned, the four groups have exactly the same status. We are prepared to enter into negotiations with them as soon as they are ready.

**M. Chadwick:** Je pense que vous utilisez le terme «dévolution», n'est-ce pas? C'est le nouveau mot que vous utilisez.

**M. Barbeau:** Non, je préfère utiliser le mot cession.

**M. Chadwick:** Je sais ce que vous essayez de faire, mais je ne suis pas sûr comment cela va fonctionner. Permettez-moi de vous donner un exemple. Il se peut qu'à Vancouver vous permettiez à une municipalité d'assumer la responsabilité de l'aéroport. Vous n'allez pas permettre à une municipalité de faire cela?

**M. Barbeau:** Non. Il est impossible qu'un autre niveau de gouvernement s'occupe d'un aéroport. C'est tout simplement impossible.

**M. Chadwick:** Cela me semble bizarre, car la région de Peel vous parle de la possibilité de reprendre l'aéroport Pearson.

**M. Barbeau:** Non, les responsables de la région de Peel se parlent entre eux au sujet de la possibilité de reprendre l'aéroport Pearson.

**M. Chadwick:** Permettez-moi de poser la question autrement. Quel que soit le groupe ou l'organisme qui assume la responsabilité de l'aéroport, ce sera un groupe local.

**M. Barbeau:** Oui.

**M. Chadwick:** Ce groupe aura ses propres intérêts locaux. C'est à lui de décider qui aura gain de cause en ce qui concerne la gestion des pistes d'atterrissage, les trajectoires de vol, et tout le reste. Par exemple, s'il y a une piste d'atterrissage qui gêne certains groupes, et si les responsables locaux le savent et veulent remédier au problème, le groupe peut décider de gêner d'autres personnes en faisant dévier tous les avions sur d'autres pistes d'atterrissage. Quelle est la responsabilité du ministère fédéral et du groupe local en ce qui concerne les trajectoires de vol, le fonctionnement des aéroports et tout le reste? Je ne suis pas sûr de bien comprendre comment le projet va fonctionner.

**M. Barbeau:** Monsieur le président, pour répondre de façon globale, l'intention dans ce projet de céder les grands aéroports, et dans certains cas des aéroports satellites est d'accorder à des organismes locaux la responsabilité de tous les aspects commerciaux de l'aéroport, y compris les pistes d'atterrissage et les terrains. Autrement dit, Transport Canada ne s'ingérerait pas beaucoup dans ces aspects de la gestion d'un aéroport, c'est-à-dire les aspects commerciaux, y compris la gestion du bruit, les services en cas d'accident, la lutte contre l'incendie, le sauvetage, etc. Cependant, il faut insister sur le fait que Transports Canada continuerait de jouer son rôle en matière de la sécurité de l'aéroport.

Permettez-moi de répondre à votre question concernant l'utilisation des pistes d'atterrissage. Je ne sais



[Texte]

airports in Canada, nor will we have, where there will be much liberty in terms of transferring all traffic to one runway as opposed to another, but in those circumstances, if there were some, again, that would be in collaboration with the air traffic control, the navigation people. They are the ones who control where planes are going to land at the airport. In terms of noise management and so on it would be the responsibility of the people who run the airport.

**M. Pronovost:** Lors de sa comparution, le ministre a laissé entendre clairement que vous vouliez entrer en négociation avec les régions pour les petits aéroports. Est-ce que vous allez véritablement faire ce genre de propositions en 1989? Est-ce que c'est déjà fait dans le cas de plusieurs aéroports de type régional? Est-ce un objectif, une priorité pour 1989?

**M. Barbeau:** Oui. D'ailleurs, on a déjà annoncé que nous étions prêts à recevoir des propositions concernant tous les aéroports du Canada. Des aéroports terrestres, nous en avons au-delà de 130.

**M. Pronovost:** Est-ce que vous faites des propositions ou si vous attendez que les gens vous en fassent?

**M. Barbeau:** En général, nous attendons que les gens nous en fassent. Ce sont les règles du jeu. S'il y a des groupes de gens intéressés à prendre en main les aéroports, nous attendons une proposition de leur part. Au fur et à mesure que les choses progressent, nous les aidons à formuler leur proposition et leur plan.

**Mr. Anawak (Nunatsiak):** I was just going to elaborate on the question posed by the member across and your comment regarding not transferring from one government to another. In the Northwest Territories I think there are plans to transfer B and C class airports from federal to territorial.

• 1030

**Mr. Barbeau:** You are perfectly right in saying that. I should have been a bit more specific. In talking about the impossibility of transferring airports to another level of government, I was referring specifically to the larger airports, the internationals and going down to the nationals, and so on. We have yet to establish an exact demarcation line. But you are perfectly right: in certain circumstances, the Northwest Territories being the perfect example, of course groups of airports can and will be transferred to those governments.

**Mr. Comuzzi:** On the genesis for the transfer, you said there were non-government transfers to these independent corporations. I have three questions. Where does the genesis come for the negotiations to begin from the community? Also, you have commented on the transfer principle and how it applies to Vancouver; perhaps you could compare that with the privatization aspect as it has happened on Terminal 3 at Pearson, because I think those are different kinds of transactions. Then, to be a little parochial, it appears that the 16th largest airport in

[Traduction]

pas s'il existe des aéroports au Canada où il y a beaucoup de marge de manoeuvre pour aiguiller tous les avions sur une piste d'atterrissage plutôt qu'à une autre. Si tel était le cas, il y aurait une collaboration avec les responsables du contrôle du trafic aérien, avec les responsables de la navigation aérienne. C'est à eux de décider où les avions atterrissent. Pour ce qui est de la gestion du bruit etc. Ce serait la responsabilité des gestionnaires de l'aéroport.

**Mr. Pronovost:** When the Minister appeared before the Committee, he clearly suggested that you wanted to enter into negotiations with the regions for small airports. Will you really be able to make this type of proposal in 1989? Has this already been done in the case of a number of regional airports? Is this an objective, or a priority for 1989?

**Mr. Barbeau:** Yes. In fact, we've already announced that we were willing to receive proposals regarding all airports in Canada. We have more than 130 land-based airports.

**Mr. Pronovost:** Are you making proposals, or are you waiting for others to approach you with proposals?

**Mr. Barbeau:** Generally, we wait for groups to approach us. Those are the rules of the game. If some groups are interested in taking over certain airports, we wait for a proposal from them. As things advance, we help them develop their proposal and their plan.

**M. Anawak (Nunatsiak):** Ma question fait suite à celle posée par le député en face. Elle porte sur votre remarque selon laquelle un aéroport ne serait pas cédé à un autre niveau de gouvernement. Dans les Territoires du Nord-Ouest, je pense qu'on envisage la possibilité de transférer les aéroports des catégories B et C du gouvernement fédéral au gouvernement territorial.

**M. Barbeau:** Vous avez parfaitement raison. J'aurais dû être un peu plus précis. En ce qui concerne l'impossibilité d'effectuer un transfert de compétences en matière d'aéroports, je faisais référence aux gros aéroports nationaux et internationaux. Il faut bien fixer une ligne de démarcation. Mais vous avez raison: dans certaines circonstances, notamment dans les Territoires du Nord-Ouest, il va falloir confier certains aéroports aux autorités provinciales ou territoriales.

**M. Comuzzi:** En ce qui concerne l'origine de ce mouvement, de transfert, vous avez parlé de cession à des sociétés indépendantes. Je voudrais vous poser trois questions à ce sujet. À quel niveau se sont amorcées les négociations? Est-ce au niveau communautaire? Par ailleurs, vous avez parlé du principe de la cession, et de son application à Vancouver; pourriez-vous faire un rapprochement avec la privatisation telle qu'elle s'est produite au Terminal 3 de l'aéroport Pearson? Car je pense qu'il s'agit là de transactions différentes. Quitte à



[Text]

Canada is located in Thunder Bay and we have a terrible facility there; what is your plan for the future of the airport in Thunder Bay?

**Mr. Barbeau:** To try to answer the questions in tandem, on the genesis—just very briefly, because I do not want to go into the total history—of course we have been talking about the possible transfer of airports for something like a decade or more in Transport Canada. But it was really in April 1987 when the then Minister of Transport, Mr. Crosbie, announced the eight guiding principles for the transfer of airports, and that is really where the process was launched formally.

Within the guiding principles it said that we are now expecting local people who are interested to come to us with proposals, and it really stems from that over a year then, or approximately, we were in negotiations with indeed the four groups I mentioned before, and some others. There have been feelers from a total of 40 or 45 municipalities, including Thunder Bay; but these four were the ones who progressed most quickly. So today we have again all kinds of possibilities, but four real files where we are going to be progressing very soon to the letters of intent and then the negotiations. That again is in part the genesis. In terms of the objectives, again I have stated the government's objectives quite clearly.

On the second question, yes, of course Terminal 3 is a very different kind of situation from the transfer of an airport. T-3 is the building by a private concern of one terminal within an airport that Transport Canada continues to control completely. So it is a different thing altogether. They are making a heavy investment in Terminal 3, with of course good expectations of returns out of that particular terminal, but again within the context of total control on the part of Transport Canada of Pearson International Airport. So it is a different thing.

On your third question, I am afraid I do not have the precise information at this point to give you the plans for Thunder Bay, but I certainly would be most pleased to get back to you in writing on that. I apologize.

**The Chairman:** Just on that point, Mr. Angus, do you want a supplementary on Thunder Bay?

**Mr. Angus:** Yes.

**The Chairman:** Does that satisfy you, that he will write you too?

**Mr. Angus:** No, because I have all that stuff. What I want to know is whether the plans are still on line in terms of the deadlines. Something was supposed to be going for funding considerations this spring or summer.

Do you know off the top of your head whether things are going according to Hoyle as was laid out over the last year?

[Translation]

prêcher pour ma paroisse, il semble que l'aéroport de Thunder Bay est le 16<sup>e</sup> en importance au Canada; ses installations sont dans un état lamentable; avez-vous des plans d'avenir pour l'aéroport de Thunder Bay?

**M. Barbeau:** Pour répondre à vos deux questions, je voudrais dire brièvement, concernant la genèse des négociations—car je ne veux pas entrer dans tous les détails de cette histoire—il est question d'une cession éventuelle des aéroports depuis au moins une dizaine d'années à Transports Canada. Mais c'est en avril 1987 que l'opération s'est amorcée, lorsque le ministre des Transports, M. Crosbie, a annoncé huit principes directeurs concernant la cession des aéroports.

D'après ces principes directeurs, on s'attendait que les personnes intéressées à l'échelle locale nous feraient des propositions, et tout a commencé il y a un peu plus d'un an, lorsque nous avons entamé des négociations avec les quatre groupes dont je parlais tout à l'heure, ainsi qu'avec certains autres. Nous avons reçu des offres provisoires de 40 ou 45 municipalités, dont Thunder Bay, mais celles des quatre groupes précédemment cités ont progressé plus rapidement. Aujourd'hui, nous avons toutes sortes de possibilités, mais nous avons quatre véritables dossiers qui vont déboucher très prochainement sur des déclarations d'intention, puis sur des négociations. Voilà quelques éléments de la genèse de l'opération. Quant à ses objectifs, je vous ai indiqué très clairement les intentions du gouvernement.

Sur la deuxième question, la situation du terminal 3 est tout à fait différente de celle de la cession d'un aéroport. Ce terminal a été construit par des intérêts privés à l'intérieur d'un aéroport qui reste intégralement sous le contrôle de Transports Canada. C'est donc une situation tout à fait différente. Les responsables de ce projet y effectuent des investissements massifs et en espèrent naturellement un rendement intéressant, mais tout se passe dans le contexte du contrôle total exercé par Transports Canada sur l'aéroport international Pearson. C'est donc tout à fait différent.

Concernant votre troisième question, je n'ai pas de renseignements précis à vous donner actuellement sur les plans d'aménagement de l'aéroport de Thunder Bay, mais je me ferai un plaisir d'en obtenir et de vous les communiquer par écrit. Vous voudrez bien m'en excuser.

**Le président:** Voulez-vous poser une question supplémentaire à ce sujet, monsieur Angus?

**M. Angus:** Oui.

**Le président:** Êtes-vous satisfaits de la réponse du témoin, qui s'engage à vous écrire?

**M. Angus:** Non, car j'ai déjà tous ces renseignements. Ce que je voudrais savoir, c'est si les délais prévus tiennent toujours. La question du financement devait être réglée ce printemps ou cet été.

À votre connaissance, est-ce qu'on s'en tient à ce qui était prévu l'année dernière?

[Texte]

**Mr. Barbeau:** I am sorry; I do not have that degree of detail, but again I will be very pleased to get back to you very quickly with an answer as to exactly where we are and where we are going.

**Mr. Angus:** The concern is that the Thunder Bay Chamber of Commerce have been asked to look after the 50th anniversary of that airport, but they are not prepared to do it unless they have a firm commitment that the airport terminal is going to be rebuilt, renovated, whatever. So the sooner, the better.

**Mr. Comuzzi:** I wonder if we could have from the witness the eight guiding principles, and another document too.

**The Chairman:** We can provide that to you. We have it. That is a statement by Minister Crosbie when he actually came before this committee. We will send it to you.

**Mr. Angus:** I have one question on the air side, and then I have a couple of questions that relate to the Coast Guard, just to give some warning.

• 1035

**The Chairman:** Again, supplementaries are more than permissible, because it helps in this type of discussion for all members to have their contribution.

**Mr. Angus:** In terms of crash fire rescue on the air side, I received from the Minister of State for Transport copies of a six-volume consultant's report on crash fire rescue services. There are really two elements I want to focus on, one which we really support, which we said all along should happen, and that is the provision of a rescue component in addition to fire suppression. Where is the department in terms of the implementation of that aspect? Secondly, have you totally rejected the other half of the report, which was the removal of firefighting services from some of the smaller airports?

**Mr. Barbeau:** As you point out, Mr. Angus, the report went to a lot of interested parties. It went to PSAC, specifically OCTI. It went to CALPA and ATAC for comments. I had a meeting about two weeks ago with Bob Cox of OCTI, in which I asked him to please get his comments back to us. It is a very complex subject, as you very well know, and because of the safety and security considerations it is one that has to be dealt with extremely carefully.

I am counting on getting back from OCTI—I have also been in touch with CALPA and ATAC—their initial comments in writing, at which time I want to meet with them individually and discuss the recommendations and their suggestions for how best to implement. When I have all of those together I really want to have a meeting with everybody concerned in this question and try to come to some intelligent conclusions on the implementation of

[Traduction]

**M. Barbeau:** Je vous prie de m'excuser, je ne connais pas cette affaire de façon aussi détaillée, mais je me ferai un plaisir de vous faire parvenir rapidement une réponse concernant l'état présent et futur de ce dossier.

**M. Angus:** Le problème, c'est que Chambre de commerce de Thunder Bay a été chargée de préparer le 50<sup>e</sup> anniversaire de cet aéroport, mais elle n'acceptera de le faire que si on lui donne l'engagement que le bâtiment va être reconstruit ou rénové, et le plus tôt sera le mieux.

**M. Comuzzi:** Est-ce que le témoin pourrait nous communiquer les huit principes directeurs ainsi qu'un autre document?

**Le président:** Nous pouvons vous les communiquer, car nous les avons. Il s'agit d'une déclaration du ministre Crosbie lorsqu'il a comparu devant ce Comité. Nous vous les ferons parvenir.

**M. Angus:** Je voudrais poser une autre question concernant les transports aériens, puis je vous préviens que j'en aurai quelques-unes concernant la Garde côtière.

**Le président:** Encore une fois, les questions supplémentaires sont tout à fait recevables, car il est essentiel que dans ce genre de débat, tous les membres puissent apporter leur point de vue.

**M. Angus:** J'ai reçu du ministre d'État des Transports des exemplaires d'un rapport d'expert de six volumes sur les services de pompiers spécialisés dans les accidents d'avions. Je voudrais mettre l'accent sur deux éléments; nous nous sommes prononcés favorablement sur le premier, à savoir la nécessité d'un élément de sauvetage en plus des éléments de lutte contre l'incendie. Où en est le ministère concernant cet élément de sauvetage? Deuxièmement, avez-vous totalement rejeté l'autre moitié du rapport, à savoir la suppression du service de pompiers dans certains petits aéroports?

**M. Barbeau:** Comme vous l'indiquez, monsieur Angus, ce rapport a été communiqué à un grand nombre de personnes intéressées, notamment à l'ACFP, plus particulièrement à l'OCTI. On l'a également transmis pour observation à l'ACPLA et à l'AGA. Il y a deux semaines, j'ai rencontré Bob Cox, de l'OCTI, et je lui ai demandé de nous faire part de ses commentaires. Il s'agit d'un sujet très complexe, comme vous le savez, et comme il est question de sécurité, il exige de notre part une attitude très prudente.

J'espère obtenir une première réponse écrite de l'OCTI, de l'ACPLA et des Gens de l'air, après quoi nous pourrions rencontrer des représentants de ces associations pour déterminer avec eux la meilleure formule à mettre en oeuvre. Après cela, nous pourrions rencontrer toutes les personnes concernées et en venir à des conclusions intelligentes sur la mise en oeuvre des recommandations qu'elles auront formulées. Encore une fois, il s'agit d'un



*[Text]*

those recommendations. Again, they are very complex, and some may have to be balanced off against others and so on.

The meeting with OCTI is planned for July 11, I think, which is coming up quite soon. I would hope that in the same month of July, I could have individual comments from the others. I hope over the course of the summer we could have the more general meeting and come to grips with the whole thing. It will be the beginning of fall, I would think.

**Mr. Chadwick:** Mount Hope airport has a lot of potential.

**Mr. Keyes:** It is Hamilton Airport at Mount Hope.

**Mr. Chadwick:** Mount Hope Airport has a lot of potential, but I wonder where it figures in the overall plans of Transport Canada, for example. If you intend to do anything to relieve Pearson—if you intend not to change anything at Pearson—it would be my opinion that perhaps you should be doing something about the apron space which they do not have at Mount Hope. Is there anything in the plans for some upgrading? I think it would be rather inexpensive in terms of what could be done to upgrade it. I am not sure, but the estimates I have seen are pretty skimpy.

**Mr. Shortliffe:** Mr. Chairman, as Minister Bouchard pointed out earlier this morning, we have the whole question of airports in the Toronto region under very active examination at the present time. That includes Mount Hope Airport at Hamilton. As the minister indicated, he hopes to be in a position over the course of the summer to make some announcements. I will confine myself to saying that we are having a look at Hamilton very intensely in this regard.

**Mr. Angus:** My questions relate to two oil spills in the Bay of Fundy, one on June 18 and another one on June 20. The one on June 18 occurred at Canaport—480 barrels of diesel fuel and bunker crude—and apparently there were some problems with the clean-up. Then late in the evening of June 20 there was a spill on the Irving refinery site spilling into the Saint John harbour. A number of questions have come out of those spills, and people in that province would be interested in hearing the answers. What precise responsibilities does Irving Oil or any company like it have in terms of a requirement for on-site equipment which can be brought to bear in response to any oil spill?

• 1040

Could you give us details, not necessarily now but at another time, on the requirements imposed by this department or any other on Irving Oil and the other major oil companies in terms of what they must be able to provide in the event of an oil spill?

*[Translation]*

sujet très complexe et toutes les recommandations devront être évaluées les unes par rapport aux autres.

Nous devons rencontrer l'OCTI le 11 juillet, c'est-à-dire très bientôt. J'espère qu'au cours du même mois de juillet, j'aurai reçu les observations des autres associations, et qu'au cours de l'été, nous pourrions tenir une séance plus générale pour faire le tour de la question. Cette séance aura sans doute lieu au début de l'automne.

**M. Chadwick:** L'aéroport de Mount Hope offre des possibilités très intéressantes.

**M. Keyes:** C'est l'aéroport de Hamilton, qui est situé à Mount Hope.

**M. Chadwick:** L'aéroport de Mount Hope présente d'énormes possibilités, mais je voudrais savoir s'il apparaît dans les plans généraux de Transports Canada. Si vous voulez alléger le trafic aérien à l'aéroport Pearson, ou y apporter des modifications, j'estime qu'il faudrait faire quelque chose pour doter l'aéroport de Mount Hope de l'aire de stationnement qui lui fait actuellement défaut. Est-ce que les plans comportent des mesures d'amélioration? Je pense qu'un budget modeste suffirait pour améliorer cet aéroport, car les chiffres dont j'ai eu connaissance sont très peu fournis.

**M. Shortliffe:** Monsieur le président, comme l'a déjà indiqué ce matin le ministre Bouchard, nous sommes en train d'étudier toute la question des aéroports de la région de Toronto, parmi lesquels figure l'aéroport Mount Hope près d'Hamilton. Comme l'a indiqué le ministre, il espère avoir de nouveaux éléments à annoncer dans le courant de l'été. Je me contenterai de dire que nous considérons très attentivement la situation de l'aéroport d'Hamilton.

**M. Angus:** Mes questions concernent les deux déversements de pétrole qui se sont produits dans la baie de Fundy le 18 et le 20 juin. Celui du 18 juin s'est produit à Canaport et concernait un volume de 480 barils de combustible diesel et de pétrole brut; apparemment, ce déversement a posé des problèmes de nettoyage. Par la suite, dans la soirée du 20 juin, il y a eu un déversement à la raffinerie Irving, qui a contaminé le port de Saint-Jean. Ces déversements ont suscité un certain nombre de questions, et la population de la province aimerait qu'on y réponde. Quelles sont exactement les responsabilités des compagnies comme Irving Oil en ce qui concerne le matériel dont elles doivent disposer sur place pour faire face à tout déversement de pétrole?

Pourriez-vous nous donner des détails, éventuellement plus tard, concernant les exigences du ministère ou de toute autre autorité à l'égard d'Irving Oil et des autres grandes compagnies pétrolières en ce qui concerne les dispositifs qu'elles sont tenues de mettre en place en cas de déversement de pétrole?



[Texte]

**Mr. Martin Brennan** (Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): Mr. Chairman, first of all, to respond to the questions by Mr. Angus on the oil spills, there was a spill of intermediate fuel oil that was estimated at 480 barrels from a ship called the *Camargu* while at the Canaport monobuoy on June 18.

We have been following up on that particular oil spill with respect to a response capability to track what is going on, and also to be sure we have equipment in place in the eventuality that the oil should come ashore.

The initial response for the spill, according to the Canada Shipping Act, rests with the shipper, rests with the polluter. In this case, the pollution came from the *Camargu* and therefore it would be the responsibility of the *Camargu*.

In the eventuality that they do not respond adequately or quickly enough, then underneath the Canada Shipping Act, we take over and take on lead agency responsibility for the clean-up of the spill. That is what has been done in this case. We have received a \$25,000 bond from the ship with respect to the fact that it spilled the oil in the first place and secondly, a \$500,000 undertaking to cover costs for clean-up. That program is ongoing at this time.

**Mr. Angus:** Now apparently, there was about a 40-hour lapse before an oil spill boom was brought from Port Hawkesbury. Does the Coast Guard have a specific action plan or documentation to ensure that the booms are appropriately located?

I gather there are something like over 400 tankers carrying cargoes through the Bay of Fundy in a year and as we have seen elsewhere in North America, unfortunately, they can create major oil spills. Is there enough equipment out there, whether it is owned by the private sector or by the Government of Canada, to respond in time?

**Mr. Ron Quail** (Assistant Deputy Minister, Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard, Department of Transport): We have extensive equipment for pollution clean-up, actually, in Saint John. The oil spill was reported at about 2100 local time on Sunday night. There was a ship safety officer dispatched by 2200 to investigate the spill. The report at the time was that there had been a few litres spilled and when the ship safety inspector arrived, there was some oil on the deck. There was heavy fog and it was night and he could see no oil.

However, the inspector continued with his investigation and it was determined the next morning at around 1030 that we upgraded the spill, according to our calculations, to about 10 tonnes. At that time, the mobilization started. There was still heavy fog. As soon as the fog lifted, the helicopters were in the air to do the surveillance and there was a slick sighted at 1330.

[Traduction]

**M. Martin Brennan** (sous-ministre adjoint associé, Politique et Coordination, ministère des Transports): Monsieur le président, pour répondre tout d'abord aux questions de M. Angus concernant les déversements de pétrole, il y a eu un déversement de combustible Intermédiaire estimé à 480 barils à partir du navire *Camargu*, qui était alors amarré en rade de Canaport le 18 juin.

Nous avons suivi de très près ce déversement pour voir comment on y réagissait et pour vérifier si un dispositif avait été mis en place pour le cas où le pétrole atteindrait le littoral.

D'après la Loi sur la marine marchande, la responsabilité première en cas de déversement incombe au transporteur, c'est-à-dire au pollueur. En l'occurrence, la pollution provenait du *Camargu*, et c'est donc les armateurs de ce navire qui en sont responsables.

Dans le cas où leur réaction serait inadéquate ou trop lente, la Loi sur la marine marchande nous habilite à intervenir et à diriger les opérations de nettoyage. C'est ce qui a été fait dans le cas présent. Nous avons reçu des armateurs un cautionnement de 25,000\$ correspondant au déversement proprement dit, ainsi qu'un engagement de 500,000\$ destinés à couvrir le coût du nettoyage, qui est en cours actuellement.

**M. Angus:** Il semble que le dispositif de rétention ne soit arrivé de port Hawkesbury qu'au bout de 40 heures. La garde côtière dispose-t-elle d'un plan spécifique d'action ou de directives concernant l'entreposage de ces dispositifs?

Je crois savoir que plus de 400 pétroliers traversent la baie de Fundy chaque année et, comme on l'a vu dans d'autres secteurs de l'Amérique du Nord, malheureusement, ils provoquent parfois des marées noires. Le Canada dispose-t-il d'un équipement suffisant, appartenant soit au secteur privé soit au gouvernement canadien, pour réagir rapidement en cas de marées noires?

**M. Ron Quail** (sous-ministre adjoint, Group maritime, commissaire, Garde côtière canadienne, ministère des Transports): Nous avons un matériel de nettoyage très complet à St-Jean. Le déversement a été signalé à 21 heures heure locale le dimanche soir. Un officier de la sécurité a été envoyé dès 22 heures pour déterminer la gravité de l'incident. Les premiers rapports signalaient un déversement de quelques litres et lorsque l'inspecteur de la sécurité est arrivé sur place, il y avait du pétrole sur le pont du navire, mais comme il faisait nuit et qu'il y avait du brouillard, l'inspecteur n'a pas vu le pétrole.

Il a cependant poursuivi son enquête et le lendemain matin, vers 10h30, nous avons estimé le déversement à environ 10 tonnes. La mobilisation s'est alors déclenchée. Dès que l'épais brouillard s'est dissipé, des hélicoptères sont intervenus et ont transmis des images à 13h30.

## [Text]

At the same time, the Coast Guard ship *Tupper* was in Saint John loading the containment equipment that is located there and did move out to the scene. We then gradually moved up our response as the investigation continued. The investigation, in our view, is conclusive: that there were 80 tonnes spilled in the final analysis and we have mobilized to take into account that operation.

At the present moment, there are about 12,000 feet of boom that have been deployed to communities up the way from Saint John. We have three ships in the area plus a couple of others that crawl the beaches; there are four helicopters and we have brought in equipment. That is quite correct; we did bring in equipment then to supplement what we had in Saint John from Charlottetown, from Montreal and from Newfoundland.

The other spill, I would have to say, was from land and the responsibility for land-based spills again rests with the polluter. The lead agency for cleaning up land-based spills is the Department of the Environment.

**Mr. Angus:** Is it your understanding that Irving Oil refused to allow Government of Canada officials on-site after the spill was...?

**Mr. Quail:** Which spill are we talking about?

**Mr. Angus:** The Irving site.

**Mr. Quail:** The land-based spill?

**Mr. Angus:** Yes.

**Mr. Quail:** I do not have the details. My report tells me that the spill was reported, it was investigated and it was cleaned up.

• 1045

**Mr. Keyes:** A supplementary. I am delighted to hear, as enunciated in the question by Mr. Chadwick, that Hamilton Airport at Mount Hope has generated great interest not only in this committee but in Transport Canada and in the minister's office. But Hamilton Airport finds itself in that awkward position of being better than an airstrip at Mount Hope but not quite yet that feasible, viable alternative that can incorporate much more traffic from Pearson International, because of a runway that is just 2,000 feet short, an apron space that would provide for the airplanes, and a terminal building that with an additional 20,000 square feet could accommodate much more charter traffic. I will ask Mr. Barbeau if he sees... I realize the study and the situation and the position he is in at present, but does he foresee at all that Hamilton Airport will play some kind of a role in the examination of that overall plan?

**Mr. Shortliffe:** Mr. Chairman, I will just repeat the answer I gave before.

**Mr. Benjamin:** I have a further supplementary. Is it not a basic, fundamental tenet with airport planners that

## [Translation]

Au même moment, le navire *Tupper* de la Garde côtière a chargé à St-Jean du matériel de rétention pour l'amener sur les lieux du déversement. Nous avons mis progressivement notre dispositif en place, tandis que l'enquête se poursuivait. À notre avis, celle-ci a été concluante: en dernière analyse, il y a eu 80 tonnes de déversées et nous avons réagi en conséquence.

Actuellement, une estacade flottante de 12,000 pieds protège les collectivités situées à proximité de St-Jean. Nous avons trois navires dans ce secteur, plus quelques autres à proximité des plages; nous avons dépêché quatre hélicoptères ainsi que du matériel. C'est tout à fait exact; en plus de ce dont nous disposions à St-Jean, nous avons apporté du matériel de Charlottetown, de Montréal et de Terre-Neuve.

L'autre déversement s'est produit à partir du littoral et pour ce genre de déversement d'origine terrestre, c'est encore une fois la responsabilité du pollueur qui est engagée. Les opérations de nettoyage sont dirigées par le ministère de l'Environnement.

**M. Angus:** Avez-vous entendu dire que Irving Oil aurait refusé l'accès au site du déversement à des fonctionnaires canadiens...?

**M. Quail:** De quel déversement parlez-vous?

**M. Angus:** Celui d'Irving.

**M. Quail:** Le déversement d'origine terrestre?

**M. Angus:** Oui.

**M. Quail:** Je ne connais pas les détails de cet incident. D'après les rapports qui m'ont été communiqués, le déversement a été déclaré, il a fait l'objet d'une enquête et d'une opération de nettoyage.

**M. Keyes:** Je voudrais poser une question supplémentaire. J'ai été enchanté d'apprendre, grâce à la question de M. Chadwick, que l'aéroport Mount Hope d'Hamilton suscitait un grand intérêt non seulement au sein de notre Comité, mais également au ministère des Transports et dans le bureau du ministre. Malheureusement, l'aéroport d'Hamilton se trouve dans une situation curieuse: Il y a davantage, à Mount Hope, qu'une simple piste d'atterrissage, mais l'aéroport ne peut guère servir à soulager l'aéroport international Pearson, car sa piste est trop courte de 2,000 pieds, il lui faudrait une aire de stationnement ainsi qu'une aérogare agrandie de 20,000 pieds carrés de façon à pouvoir accueillir davantage de vols nolisés. Je voudrais demander à M. Barbeau si à son avis... Je comprends sa position actuelle et l'étude en cours mais est-ce qu'il prévoit que l'aéroport d'Hamilton puisse être pris en considération dans l'étude de ce plan général?

**M. Shortliffe:** Monsieur le président, je vais simplement répéter la réponse que j'ai déjà donnée.

**M. Benjamin:** J'ai une autre question supplémentaire à poser. Est-ce qu'en matière de planification d'aéroports,



[Texte]

given a congested airport, before you increase terminal capacity you increase runway capacity? Why the hell are you doing it backwards at Pearson?

**Mr. Barbeau:** In airport planning there are at least three elements that all go together: the ground capacity, the terminal capacity, and the runway and air navigation capacity. We certainly make all attempts to have all of those go hand in hand at all times.

**Mr. Benjamin:** Why are you ignoring the unanimous recommendation of this committee about what could be done and should be done at Pearson International, after what we found out at Heathrow and Frankfurt and Charles de Gaulle about runway capacity and what they did about putting in more runway capacity? By the way, I do not think Heathrow has as large an acreage as Pearson.

**Mr. Shortliffe:** May I repeat the same answer I have given before and Mr. Bouchard has given this morning. We have the issue of Pearson International Airport and the Toronto region under active examination. The minister hopes to make some announcements this summer.

**The Chairman:** It is going to be a busy summer for announcements, fellows. I guess we all had better keep our heads down.

**Mr. Angus:** A point of order, Mr. Chairman. I just want to draw to the attention of the members of this committee that this Sunday will be the 21st anniversary of the election of Mr. Benjamin, and later this fall will be the 21st anniversary of his becoming a member of this committee.

**An hon. member:** Happy birthday.

**The Chairman:** So does that make him a veteran amateur or an amateur veteran?

**Mr. Benjamin:** Question of privilege. I just want to say that on the 21st birthday I just wish I looked and felt it.

**The Chairman:** You are still pretty active, anyway.

While we are glad you brought that point up, Mr. Angus, I was aware of it from another little bird that gave me a message. I thought even next week there might be a way to surprise Mr. Benjamin. We will have to work that out. I think there is something we may be able to surprise him with.

I want you to keep on tenterhooks and have a very anxious weekend to think of what we might be doing, if it comes off.

I want to thank colleagues for their co-operation with the Chair, and of course I want to thank the witnesses for coming today.

Estimates, because we got started late because of the election, are before us until September 27, which is very unusual. There may be some announcements that make it.

[Traduction]

on ne reconnaît pas le principe voulant que lorsqu'un aéroport est congestionné, on augmente la capacité de ses pistes avant d'augmenter celle de l'aérogare? Pourquoi est-ce qu'on procède en sens inverse à l'aéroport Pearson?

**M. Barbeau:** Dans ce genre de planification, il y a trois éléments dont on doit tenir compte simultanément: la capacité au sol, la capacité de l'aérogare et la capacité des pistes et du contrôle de la navigation aérienne. Nous nous efforçons de tenir compte en permanence de ces trois éléments.

**M. Benjamin:** Pourquoi faites-vous fi de la recommandation unanime de ce comité concernant les mesures à prendre à l'aéroport international Pearson, alors que nous avons constaté qu'à Heathrow, à Francfort et à Charles de Gaulle, on a d'abord augmenté la capacité des pistes? Il semble même qu'Heathrow ait une superficie inférieure à celle de Pearson.

**M. Shortliffe:** Je vais répéter la même réponse, qui a également été donnée ce matin par M. Bouchard. Nous sommes en train d'étudier la situation de l'aéroport international Pearson et de la région de Toronto. Le ministre espère pouvoir annoncer de nouveaux éléments dans le courant de l'été.

**Le président:** Il va y avoir bien des annonces cet été, mes amis. Ça va tomber de tous les côtés.

**M. Angus:** Un rappel au Règlement, monsieur le président. Je voudrais rappeler aux membres de ce Comité que dimanche prochain, on va fêter le 21<sup>e</sup> anniversaire de l'élection de M. Benjamin et que cet automne, nous fêterons le 21<sup>e</sup> anniversaire de sa participation à ce Comité.

**Une voix:** Joyeux anniversaire.

**Le président:** C'est donc un spécialiste d'expérience.

**M. Benjamin:** Question de privilège. Je veux dire qu'en ce 21<sup>e</sup> anniversaire, j'aimerais me sentir comme un jeune de 21 ans, et en avoir l'apparence.

**Le président:** Vous êtes toujours très actif.

Nous sommes heureux que vous nous ayez signalé l'événement, monsieur Angus, mais j'avais déjà eu le message. Dès la semaine prochaine, nous pourrions faire une surprise à M. Benjamin. Il va falloir s'entendre. Je pense à quelque chose qui pourrait le surprendre.

Je compte sur vous pour y penser pendant la fin de semaine.

Je voudrais remercier mes collègues d'avoir coopéré avec la présidence et remercier les témoins d'avoir été des nôtres aujourd'hui.

Comme nous avons commencé en retard à cause du vote, nous sommes saisis du budget des dépenses jusqu'au 27 septembre, ce qui est assez inhabituel. Il y aura peut-être quelques annonces.



[Text]

[Translation]

• 1050

In the meantime I just want to say publicly, without interruption, that I think our clerk, Madam Savage, will be our clerk for the last time. She has put in for an application for self-promotion somewhere within the system. With tears in her eyes, she informed me the other day that this most likely is the last time she will be sitting here. I want to publicly thank her for her co-ordination of all the logistics and all the work. Quite frankly, like the Speaker in the House, the clerk of a committee with the staff is fundamental to the operation of the whole unit. So we all want to thank you.

This committee stands adjourned to the call of the Chair. Have a good summer.

Dans l'intervalle, je tiens à vous informer que notre greffière, M<sup>me</sup> Savage, va nous quitter. Elle envisage une promotion dans son secteur. L'autre jour, elle m'a annoncé les larmes aux yeux, qu'elle allait sans doute siéger pour la dernière fois en tant que greffière. Je tiens à la remercier officiellement de tout ce qu'elle a fait pour nous, en particulier dans le domaine de la coordination de la logistique. Au même titre que le président de la Chambre, le greffier d'un comité et ses collaborateurs constituent un élément fondamental du bon fonctionnement du système. Nous tenons donc tous à vous remercier.

Le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président. Je vous souhaite un bon été.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the Department of Transport:*

Glen Shortliffe, Deputy Minister;

Victor Barbeau, Acting Executive Director, Airports  
Authority Group;

Ron Quail, Assistant Deputy Minister,  
Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard.

#### TÉMOINS

*Du ministère des Transports:*

Glen Shortliffe, sous-ministre;

Victor Barbeau, directeur exécutif intérimaire, Groupe  
de gestion des aéroports;

Ron Quail, sous-ministre adjoint, Marine/commissaire,  
Garde côtière canadienne.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Tuesday, October 3, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 17

Le mardi 3 octobre 1989

Président: Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

---

RESPECTING:

Future Business of the Committee

CONCERNANT:

Travaux futurs du comité

---



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989

---

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne  
Stan Wilbee  
Bob Wood—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, OCTOBER 3, 1989  
(20)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Patrick Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin and Bob Wood.

*Acting Members present:* Bob Horner for Stanley Wilbee; Margaret Mitchell for Les Benjamin and Guy St-Julien for Pierrette Venne.

*Other Members present:* Derek Blackburn, Bill Casey, John Cole, Maurice Dionne and Joe Fontana.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer.

The Chairman presented the Third Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure, which reads as follows:

Your Sub-Committee met on Thursday, September 28, 1989, to consider future business of the Committee and other matters, and agreed to recommend the following:

- 1.—That the Chairman, on behalf of the Committee, be authorized to enter into a contract for research services with David Cuthbertson for the period October 2, 1989, to March 30, 1990, for a total not to exceed \$41,826.87.

On motion of Brian Tobin, seconded by Iain Angus, it was agreed,—That the Third Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure be concurred in.

The Committee proceeded to discuss future business.

Denis Pronovost moved,—That the Committee hold public hearings on the future of railway passenger service as soon as the Minister of Transport announces a decision concerning the operations of VIA Rail Canada Inc.

After debate, the question being put on the motion, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 12; Nays: 1.

Iain Angus, seconded by Brian Tobin, moved,—That the Committee seek the permission of the House to hold hearings on VIA Rail outside of Ottawa.

After debate, the motion was, by unanimous consent, withdrawn.

At 10:15 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE MARDI 3 OCTOBRE 1989  
(20)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 30 dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Patrick Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin et Bob Wood.

*Membres suppléants présents:* Bob Horner remplace Stanley Wilbee; Margaret Mitchell remplace Les Benjamin et Guy St-Julien remplace Pierrette Venne.

*Autres députés présents:* Derek Blackburn, Bill Casey, John Cole, Maurice Dionne et Joe Fontana.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

Le président présente le Troisième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure, dont la teneur suit:

Votre Sous-comité s'est réuni le jeudi 28 septembre 1989 afin de considérer les travaux futurs du Comité et d'autres sujets et a convenu de recommander ce qui suit:

- 1.—Que le président, au nom du Comité, soit autorisé à passer un contrat avec David Cuthbertson et charge ce dernier de travaux de recherche, pour la période du 2 octobre 1989 au 30 mars 1990, pour la somme de 41,826,87 \$ tout au plus.

Sur motion de Brian Tobin, appuyé de Iain Angus, il est convenu,—Que le Troisième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Le Comité examine ses travaux futurs.

Denis Pronovost propose,—Que le Comité tienne des audiences publiques sur l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs aussitôt que le ministre des Transports aura annoncé sa décision concernant les activités de VIA Rail Canada Inc.

Après débat, la question, mise aux voix à main levée, est adoptée par 12 voix contre une.

Iain Angus, appuyé par Brian Tobin, propose,—Que le Comité demande à la Chambre l'autorisation de tenir des audiences sur VIA Rail à l'extérieur d'Ottawa.

Après débat, par consentement unanime, la motion est retirée.

À 10 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Marc Bosc



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, October 3, 1989

• 0931

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence and actually doing business. Colleagues, we are here to discuss the future work of the committee. We will begin our deliberations.

We had a steering committee meeting in my office on Thursday. Members may remember that because of the start of business, the election and the late start of Parliament, and because of budget times, there was no money in our account to pay our consultant's fee and in effect we had to go on a 50:50 basis.

By the way, our new clerk is Mark Bosc, a very interesting young individual who has been involved in working at and helping produce the annotated rules of procedure that members received. He has also edited a book on political anecdotes, which certainly is of interest to members wondering about some of the things that go on around here. He comes highly recommended from the Committees Branch. This is an interesting committee for him to cut his eye teeth on, and this is an interesting morning for him to start his first official work.

• 0935

I really welcome you to the committee, Mark, and hope you stay as long as you can. We seem to have a turnover of the clerks, the *greffiers*, but I am sure you have the constitution to bear with the committee members, let alone the chairman, from time to time.

At the steering committee meeting we considered and formally adopted a report in effect to complete the second half of the contract for the consultant. As a matter of business, I would like to get that out of the way first. It was discussed last time.

Moved by Mr. Tobin, seconded by Mr. Angus.

Motion agreed to

**The Chairman:** The second item of business, which members are all aware of, was a discussion in the office on holding hearings at this date on the planned announcement about VIA Rail and its future. To make a long story short, because I want to throw it open to committee members, there was a consensus to hold hearings. There was a division of opinion... and I am saying a consensus because other opinions were expressed. Certainly if there had been a formal vote, which there usually is not at steering committee meetings, the vote would have carried. But I feel because of the topicality and the interest in the subject it should be discussed by a full committee, as we have here.

There was certainly a consensus to hold hearings. There was very definitely a division of opinion on

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 3 octobre 1989

**Le président:** Chers collègues, nous avons un quorum pour entendre des témoins, et même pour délibérer. Nous sommes ici pour discuter du travail futur du Comité. Nous allons commencer.

Le comité directeur s'est réuni dans mon bureau mardi. Les députés se souviendront qu'en raison des élections et de la rentrée tardive du Parlement, et pour des raisons budgétaires, il n'y avait plus d'argent dans notre caisse pour payer les honoraires de notre expert-conseil et nous avons dû procéder moitié-moitié.

En passant, notre nouveau greffier est Marc Bosc, un jeune homme très intéressant qui s'est occupé de la rédaction et de l'édition des règles de procédure annotées que vous avez reçues. Il a également édité un livre d'anecdotes politiques, ce qui intéressera certainement les députés qui s'interrogent sur ce qui se passe ici. Il nous est hautement recommandé par la direction des comités. Pour son initiation, c'est un comité qui ne manque pas d'intérêt et la matinée devrait être intéressante aussi.

Je vous souhaite sincèrement la bienvenue au Comité, monsieur, et j'espère que vous resterez le plus longtemps possible. Nos greffiers changent souvent, mais je suis sûr que vous avez la constitution qu'il faut pour supporter les membres du Comité, sans parler du président.

À réunion du Comité directeur nous avons étudié et officiellement adopté un rapport recommandant de terminer la seconde moitié du contrat de l'expert-conseil. J'aimerais régler cette question d'abord. Elle a été discutée la dernière fois.

Proposée par M. Tobin, appuyée par M. Angus.

La motion est adoptée

**Le président:** Les députés connaissent bien le second point à l'ordre du jour. En effet nous avons déjà discuté d'éventuelles audiences sur la nouvelle qu'on doit annoncer à propos de Via et de son avenir. Je résume, car je vais laisser la parole aux membres du Comité; il y a eu consensus sur la tenue d'audiences. Il y avait des opinions divergentes... et je dis qu'il y a eu consensus parce que d'autres avis ont été exprimés. En tout cas, s'il y avait eu un vote officiel, ce qui ne se produit pas d'ordinaire aux réunions du comité directeur, le vote aurait été favorable. Mais à cause de l'actualité de ce sujet et de son intérêt le comité plénier, réuni aujourd'hui, doit en discuter.

Nous étions d'accord pour les audiences, mais nous étions loin d'être d'accord—étant donné la date, l'annonce

*[Texte]*

whether, in view of the time, in view of the minister's announcement, which under the latest rumour is going to be tomorrow—we all know it is going to be some time very soon—it is expedient, wise, political, or sensible, in view of the realities of the world, to travel across the country in areas that obviously will say they have to keep the passenger service—we know that from other travels and other witnesses—or just to have hearings here.

So there are two issues. One is to have hearings on the issue, which I suggest would be not as productive in a vacuum at this stage. In other words, I think they should commence immediately after the minister's announcement. And of course if it is Wednesday, I would think a sensible time to begin would be the following Tuesday, so people could be advised. Hopefully the minister could be the witness, or Mr. Lawless, who has produced the VIA Rail report that is the basis for his decision, I understand, or at least so we have been told in committee by Mr. Lawless and the minister. I think that would be the logical way to start.

I will be presumptuous and then shut up in a moment. I can tell you from the Chair's point of view, acknowledging full well the tender situation... I say "tender" situation, but because this committee is under the new rules—and I think this is a good example of the new rules. I think all those who helped in the new rules, including the government, deserve the credit for the new rules—we can have Ottawa hearings on issues without any direction or any motion of the House, which of course for veteran members was totally impossible under the old rules. We have the power and the jurisdiction to have hearings in Ottawa.

You have to get a reference from the House—that is, the House Leaders, the government Leader, and a motion in the House—to travel across the country. I personally think travel across the country at this stage would build up false expectations of what this committee can do. I think this committee's work is really to analyse the minister's statement to see if the figures he presents are valid, to see how they relate to the VIA report he has received from Mr. Lawless, to assess whether alternatives were really analysed and, quite frankly, if the announcement is as severe and as substantive as we are led to believe by the stories in the paper, whether there is any future for rail passenger service in this country at all. I think those are the areas this committee can quite properly focus on.

Those are the issues as I see them. I cannot see us getting into any other transportation issue until we get this issue resolved one way or the other as far as the committee is concerned. There is much other work for the committee, but I personally believe, as I expressed at the steering committee, that it is the integrity and credibility of this committee on a subject that is so important that we have to have some hearings even this late in the day.

*[Traduction]*

du ministre, qui selon les dernières rumeurs devrait se faire demain ou du moins très bientôt—sur l'idée de parcourir le pays pour aller dans des régions où on nous dira forcément qu'il faut conserver le service voyageurs—nous savons cela d'après nos autres déplacements et d'autres témoins.

Il y a donc deux questions à trancher. La première est de savoir s'il faut tenir des audiences. À mon avis, les audiences ne sauraient commencer qu'après la déclaration du ministre. Et si cette déclaration a lieu mercredi, il serait raisonnable de commencer le mardi suivant, pour avoir le temps d'avertir les intéressés. Il faut espérer que le ministre pourra témoigner, ou M. Lawless, qui a préparé le rapport sur Via qui est à l'origine de la décision, si je comprends bien, ou du moins c'est ce que nous ont dit M. Lawless et le ministre. Ce serait la façon logique de commencer.

Je vais m'aventurer un peu mais je me tairai ensuite. La situation est délicate—je parle de délicatesse parce que ce Comité est assujéti au nouveau règlement—et je crois que c'est un bon exemple du nouveau règlement. Tous ceux qui ont aidé à préparer le nouveau règlement, y compris le gouvernement, en ont le mérite. Nous pouvons tenir des audiences à Ottawa sans résolution ni motion de la Chambre, ce qui était évidemment totalement impossible avec l'ancien règlement, comme les anciens le savent bien. Nous avons le pouvoir de tenir des audiences à Ottawa.

Pour parcourir le pays, il nous faut un mandat de la Chambre—c'est-à-dire des leaders en Chambre, du leader du gouvernement et une motion en Chambre. Selon moi, se mettre à parcourir le pays à ce moment ne ferait que susciter des attentes irréalistes. J'estime que nous sommes là pour analyser la déclaration du ministre, pour voir si les chiffres qu'il présente sont valides, s'ils sont conformes au rapport de M. Lawless sur Via à voir si on a vraiment étudié d'autres options. À vrai dire, si la déclaration est aussi grave que le laisse entendre la presse, il nous faudra nous demander si le service voyageurs a un avenir quelconque au pays. Je crois que ce sont là les domaines que le Comité devra étudier.

Voilà les problèmes. J'estime que nous ne pouvons aborder aucune autre question avant d'avoir résolu celle-ci. Notre Comité a bien autre chose à faire mais, comme je l'ai dit au comité de direction, j'estime que pour des raisons d'intégrité et de crédibilité, nous nous devons de tenir des audiences sur un sujet de cette importance, même s'il est bien tard.



[Text]

[Translation]

• 0940

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Monsieur le président, vous avez fait un très bon résumé de la séance de notre Comité de direction de la semaine dernière, et je vous en félicite.

J'ai une proposition à faire relativement à ce que vous venez de dire. J'espère que cette proposition obtiendra l'assentiment unanime ou presque unanime des membres de ce Comité.

Monsieur le président, les mesures que s'appête à annoncer M. Bouchard s'annoncent sévères, même s'il ne s'agit que de rumeurs. Je pense que notre Comité a le devoir moral envers les citoyens canadiens et envers le Parlement de tenir des audiences publiques ici, à Ottawa. Je veux donc proposer qu'on tienne ces audiences publiques ici, dans la salle des Chemins de fer, dès que le ministre aura annoncé son plan de rationalisation et de coupures de VIA Rail.

Je considère que les audiences en question devraient porter non seulement sur le plan de coupures de VIA Rail, mais également, comme vous l'avez si bien dit, sur l'avenir du service de transport de passagers par train au Canada. Il me semble que nous devons savoir où s'en ira le transport par train au Canada après cette période de rationalisation de cinq ans annoncée dans le budget de M. Wilson. C'est un objectif que notre Comité peut réaliser très facilement et très rapidement. Il pourra faire des recommandations dont le gouvernement devra sérieusement tenir compte et sérieusement analyser, puisque ces recommandations que nous pourrions faire seront peut-être mises en oeuvre au cours des cinq prochaines années.

Personnellement, je ne rêve pas en couleur. Je pense que notre Comité ne pourra pas faire grand-chose pour renverser les décisions que M. Bouchard va annoncer étant donné tout le processus que cela implique. Cependant, notre Comité a son utilité puisqu'il peut allier l'étude très précise des coupures à une étude de solutions alternatives à la suite de l'abandon de certaines lignes que M. Bouchard va annoncer.

Donc, je propose que nous tenions des audiences publiques le plus rapidement possible, s'il le faut dès le lendemain de l'annonce de la décision de M. Bouchard, cette semaine probablement.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Mr. Chairman, as I understand it, there is a motion before the committee that public hearings be held as soon as possible after the announcement of VIA cuts is made. On behalf of my colleagues in the Official Opposition, we are prepared now to entertain that motion without further debate. Certainly we will be supporting it.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** I welcome the introduction of the motion by Mr. Pronovost, and my colleagues and I will be supporting the motion.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Mr. Chairman, you summarized very well the meeting of our steering committee last week and I wish to congratulate you.

I have a motion to make following what you have just said. I hope that this motion will meet with the unanimous or nearly unanimous approval of the members of this committee.

Mr. Chairman, the measures that Mr. Bouchard is about to announce are expected to be drastic but it might be only a rumour. I think our committee has a moral obligation to the citizens of Canada and to Parliament to hold public hearings here in Ottawa. I therefore move that these public hearings be held here, in the Railway Room, as soon as the Minister has announced his rationalization plan and the cuts for VIA Rail.

I think the hearings should bear not only on the planned cuts for VIA, but also, as you so eloquently said, on the future of railway passenger service in Canada. We must know where rail transportation will go following that five year rationalization period announced by Mr. Wilson in his budget. This is an objective which our committee can meet quite easily and quite rapidly. We can make recommendations which the government will have to consider and analyze seriously, since our recommendations could perhaps be implemented over the next five years.

Personally, I have no illusions. I do not think our committee can do much to reverse the decisions which Mr. Bouchard is about to announce. However, our committee does have some usefulness, since it can make a very precise analysis of the cuts and a study of alternative solutions following the termination of certain lines which Mr. Bouchard is going to announce.

I therefore move that we hold public hearings as soon as possible, if necessary the day after Mr. Bouchard's announcement, probably this week.

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Monsieur le président, on nous propose d'organiser des audiences publiques le plus tôt possible après l'annonce des coupures de Via. Au nom de mes collègues de l'opposition officielle, je déclare que nous sommes prêts à accepter cette proposition sans autre débat. Nous voterons pour.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Je suis favorable à la proposition de M. Pronovost et mes collègues et moi voterons pour.



[Texte]

**The Chairman:** Well!**Mr. Angus:** You said it all for us, Mr. Chairman.**The Chairman:** Well, we try to focus on what has to be discussed.**Mr. Malone (Crowfoot):** Mr. Chairman, strongly implied in your opening remarks was that this is the most important issue facing our country at present in transportation. I submit it is not. It is a hot issue. It is media hot. It attracts a lot of media attention. This is not where the most rail transportation is in terms of Canadian transportation life. The most important issue in this country is the moving of Canadian materials and manufactured products to export position. There are those matters that will involve this committee in a way that is very serious. They will not have nearly the kind of profile this issue might have.

There is a great romance in this country with the sound of the whistle, but it should not be left on the record as any uniformity of view that this is a matter that is by any objective measure the most important one in the country. It is just a nice one to televise, and quite frankly that is it.

The other one is that we are being extraordinarily foolish if we proceed on any sense of hearings that does not have a short termination to it. Other issues command that we get on to those issues, and if you are going to start with the process of hearings here in Ottawa then I would think that in order to receive any sense of support—or even that, which I think is a dubious direction to embark on—you have to do it by putting a deadline date such as the Christmas period. I think you have to be concluded and report back to the House by then. You cannot leave this as an open-ended question, because if you do, you thwart the whole reason why this committee is here.

• 0945

I am amazed that there is such little debate on this at the present time. We, meaning every Member of Parliament and every committee of the House of Commons, have to start to get serious about some of the expenditures in this country.

VIA Rail has cost \$5 billion to taxpayers since 1971. I do not know why we should be wasting the taxpayers' money year after year, throwing a burden of cost upon people to run a system that is analagous to trying to retain the buggy whip factory when we are about to enter the 21st century.

If this is a viable industry, let the private sector pick it up and run it. But to presume that some taxpayers have an obligation to pay for other taxpayers elsewhere... a highly subsidized rate of transportation simply is not within the purview of this committee to undertake.

**The Chairman:** You have certainly expressed a point of view, Mr. Malone, that is on the other side of the thrust of

[Traduction]

**Le président:** Eh bien!**M. Angus:** Vous avez déjà tout dit, monsieur le président.**Le président:** Bien, tentons donc de cerner ce dont il faut discuter.**M. Malone (Crowfoot):** Monsieur le président, vos observations sous-entendent qu'il s'agit de la question la plus importante pour notre pays à l'heure actuelle dans le domaine des transports. Je ne suis pas de cet avis. C'est une question brûlante, mais cette chaleur vient des médias. Les médias s'y intéressent beaucoup. Pourtant, cela ne représente pas la plus grande partie du transport ferroviaire au Canada. Le problème le plus important au pays c'est le transport des matières premières et des produits manufacturés canadiens jusqu'aux points d'exportation. Voilà des questions très graves dont notre Comité devra discuter. Pourtant, ces questions ne sont pas aussi visibles que celle qui nous occupe actuellement.

Le sifflet d'un train fait toujours vibrer une corde sensible dans ce pays, mais il ne faudrait pas croire que nous sommes tous d'accord pour dire que cette question est la plus importante. Elle fasse bien à la télévision mais c'est tout.

Deuxièmement, il serait très mal avisé de ne pas fixer un terme très court à ces audiences. D'autres questions doivent être étudiées sans délai. Si vous entreprenez des audiences à Ottawa, vous devez absolument fixer un délai, par exemple Noël. Je crois que vous devez avoir terminé et fait rapport à la Chambre à ce moment-là. On ne peut laisser l'échéance ouverte, car cela serait contraire à la raison d'être du Comité.

Je suis étonné qu'il y ait si peu de discussions sur ce sujet à l'heure actuelle. Nous, et par là j'entends tous les députés et tous les comités de la Chambre des communes, nous devons nous attaquer sérieusement à certaines des dépenses, par exemple.

VIA a coûté 5 milliards de dollars aux contribuables depuis 1971. Je ne vois pas pourquoi on gaspillerait l'argent des contribuables année après année, pourquoi on assumerait le fardeau d'un réseau qu'on pourrait comparer à une fabrique de planches à laver à l'aube du 21<sup>ème</sup> siècle.

Si c'est une industrie viable, que le secteur privé s'en charge. Mais considérer que certains contribuables ont le devoir de payer pour d'autres contribuables ailleurs... Un tarif de transport hautement subventionné ne fait tout simplement pas partie des attributions de ce Comité.

**Le président:** Votre point de vue, monsieur Malone, est contraire à la proposition de M. Pronovost. Je ne me

## [Text]

the motion moved by Mr. Pronovost. I will not exercise editorial comment as a chairman on some of your thoughts but I do entirely agree with you in terms of some compression in the timing of the committee work. I am glad you have even suggested Christmas, because quite frankly it can be done in a relatively short timeframe.

Although this is very much up to the steering committee, once we pass the motion, we could come back before a full committee as to what the time schedule should be. We have certain types of witnesses who will automatically come to mind. Certain mayors of towns and municipalities here today might all want to appear before the committee.

I think in obvious reality there will have to be representatives of certain groups appear before the committee. We are not going to hear from every union in the country. They will obviously be very apprehensive with perhaps just cause.

But you have mentioned Christmas, and I am very glad you threw Christmas out because at one stage in general discussion I thought it could be done in an even shorter timeframe. That is why we have staff, and we should meet after we pass the fundamental resolutions that are necessary to get started. But definitely the admonition you give is well taken. I will not get into the other things because they are part of the argument we will hear about.

**M. Guy St-Julien (député d'Abitibi):** Concernant les audiences, j'aimerais que tous ceux qui vont venir à Ottawa voyagent par VIA Rail, s'il vous plaît.

**The Chairman:** You can start by coming to Ottawa by train.

**M. St-Julien:** J'aimerais que tous les témoins qui vont venir à Ottawa voyagent par train.

Motion agreed to

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I move that the Standing Committee on Transport request a reference from the House of Commons to hold hearings on VIA Rail outside of Ottawa. I will explain my rationale.

I would like to suggest that because this issue is of such importance to the regions and there are a number of people who at the very least would like to see firsthand our deliberations. They might not all wish to appear, but I am thinking of Atlantic Canada, parts of British Columbia, parts of northern Ontario, Western Canada, where I think we should request—and I emphasize the word “request”—of the House permission to travel.

• 0950

If the motion passes this committee then we have said clearly that we as a committee wish to go where the people are. If, in their wisdom, the government of the day or any of the other parties in the House of Commons say no to this, then it is their responsibility, but as a

## [Translation]

permettrai pas de commenter vos remarques, mais je suis entièrement d'accord avec vous sur la nécessité d'un délai quelconque. Je suis même heureux que vous ayez suggéré Noël, car à vrai dire cela peut se faire dans un délai relativement court.

Bien que cette question relève du comité de direction, une fois que nous aurons adopté la proposition, nous pourrions discuter de l'échéancier en comité plénier. Certains types de témoins viennent automatiquement à l'esprit. Certains maires de villes et de municipalités—il y en a parmi nous aujourd'hui—désireront peut-être comparaître devant le Comité.

Je crois que nous devons évidemment entendre des représentants de certains groupes. Nous n'entendrons pas tous les syndicats du pays. Ils auront évidemment des craintes, peut-être justifiées.

Mais vous avez parlé de Noël, et j'en suis très heureux parce que j'ai même pensé à un moment de la discussion que cela pourrait se faire plus rapidement. C'est pour cela que nous avons un personnel, et nous en reparlerons après avoir adopté les résolutions fondamentales nécessaires pour nous mettre en route. L'avertissement que vous nous donnez est justifié. Je ne parlerai pas des autres sujets, parce que cela fait partie des arguments que nous entendrons plus tard.

**M. Guy St-Julien (Abitibi):** Concerning the hearings, I would like all those who come to Ottawa to travel by VIA Rail.

**Le président:** Vous pouvez commencer par venir à Ottawa en train.

**Mr. St-Julien:** I would like all witnesses who come to Ottawa to travel by train.

La proposition est adoptée.

**M. Angus:** Monsieur le président, je propose que le Comité permanent des transports demande un mandat à la Chambre des communes pour tenir des audiences sur VIA à l'extérieur d'Ottawa. Je vais vous expliquer pourquoi.

Je fais cette proposition parce que cette question a une très grande importance pour les régions et qu'il y a beaucoup de gens qui aimeraient à tout le moins voir nos délibérations directement. Tous ne voudront peut-être pas comparaître, mais je pense aux Maritimes, à certaines régions de Colombie-Britannique, du nord de l'Ontario, de l'Ouest canadien. J'estime que nous devons demander—et je souligne le mot «demander»—à la Chambre la permission de voyager.

En adoptant cette proposition, le Comité ferait clairement savoir qu'il désire se rendre là où sont les gens. Si, dans sa sagesse, le gouvernement en place, ou tout autre parti à la Chambre des communes, refuse cette permission, c'est à eux qu'en reviendra la responsabilité.



[Texte]

committee we have taken the steps necessary to maximize access to this committee during our consideration of the decision surrounding VIA Rail.

**Mr. Tobin:** First, Mr. Chairman, may I just pass the comment that I am personally delighted that this committee has seen fit—I think it is, as you say, a good example of parliamentary reform in motion—to pass a resolution of the committee that the committee hold public hearings on this important question. That speaks well of the workings of this committee.

I support Mr. Angus's further motion that the committee seek a reference from the House to travel. As you properly pointed out, we do not need the consent of the House to hold public hearings in Ottawa—we can do it entirely at our own discretion—but we do need the consent of the House, in fact the consent of the House Leader on the government side—that is, a reference to travel—to have the funds to travel across Canada.

The difficulty is rather straightforward. Many of the witnesses who would be coming to Ottawa in the absence of the committee being able to exercise at least part of its mandate in travelling would be coming to tell us about the transportation realities of their particular region. There are members around these tables from all three parties from Western Canada, from Atlantic Canada, from northern Ontario, and from Quebec, and while I have a pretty good understanding of my own bailiwick, my own backyard, my region, I do not have equally as good an understanding of the situation, for example, in London-Sarnia, southwest Ontario, and the situation in my colleague's area, Quebec, who brought in some time ago some pictures of some track that we looked at that was in very desperate shape. I do not have a good understanding of parts of the west.

The issue is not just the physical removal of certain routes or the lay-off of 2,900 individuals. The issue is transportation as an ingredient of regional development and regional economies, and this committee will be in a much better position to understand the relevance of VIA Rail to the economies—be it tourism, be it the basic mode of transportation to various parts of this country—if we are able to travel and see and hear firsthand from witnesses in the areas in which they live.

I hope that every colleague around this table who has a rail passenger service in his region would have some reason to believe that it is important to bring not only himself but colleagues from other parts of the country to his or her region to see and hear firsthand from people who obviously want to be heard on a matter they view as being extremely important to their communities. So I would ask all members with that kind of attitude in mind—this is not a partisan pitch, it is a non-partisan pitch; it is made in the same spirit in which Mr. Pronovost's motion was moved and passed—to seek a reference from the House. At that stage it is out of our hands; it is up to the government to respond.

[Traduction]

En tant que Comité, nous aurons pris les mesures nécessaires pour assurer un accès maximum au Comité pendant notre étude de la décision relative à VIA.

**M. Tobin:** Tout d'abord, monsieur le président, je me permet de dire que je suis personnellement ravi qu'on ait jugé bon—c'est là, comme vous le dites, un bon exemple de la réforme parlementaire en action—d'adopter une résolution portant que le Comité tienne des audiences publiques sur cette question importante. Cela augure bien des travaux du Comité.

J'appuie en outre la proposition de M. Angus qui veut que le Comité demande à la Chambre la permission de voyager. Comme vous l'avez souligné à juste titre, nous n'avons pas besoin du consentement de la Chambre pour tenir des audiences publiques à Ottawa—nous sommes les seuls juges de cela—mais il nous faut le consentement de la Chambre, en fait le consentement du leader du gouvernement en Chambre—c'est-à-dire une autorisation de voyager—pour obtenir les fonds nécessaires à nos déplacements.

La difficulté est facile à comprendre. Bon nombre des témoins qui viendraient à Ottawa si le Comité ne pouvait se déplacer pour s'acquitter d'au moins une partie de son mandat viendraient nous parler des réalités du transport dans leur région. Il y a ici des députés des trois partis qui représentent l'Ouest canadien, les Maritimes, le nord de l'Ontario et le Québec; Si je connais assez bien mon fond de cour, je ne suis pas aussi au courant de la situation, par exemple, à London-Sarnia, dans le sud-ouest de l'Ontario et la région de mon collègue du Québec qui, il y a quelque temps, nous a apporté des photos de voies ferrées dans un état déplorable. Je ne connais pas très bien certaines régions de l'Ouest.

Le problème n'est pas uniquement l'élimination matérielle de certaines liaisons ni le licenciement de 2900 personnes. Le problème, c'est le transport en tant qu'élément du développement régional et de l'économie régionale. Ce Comité sera beaucoup mieux placé pour comprendre le rôle de VIA dans les économies—qu'il s'agit du tourisme ou du mode de transport de base dans diverses régions—si nous pouvons voyager et voir et entendre les témoins dans les régions où ils habitent.

J'espère que chaque collègue ici dont la région est desservie par un train de voyageurs comprendra à quel point il est important que lui et ses collègues des autres régions du pays se déplacent pour entendre sur place des gens qui, manifestement, veulent parler d'une question qui leur semble extrêmement importante pour leur localité. Je demande donc à tous les députés qui partagent cette attitude—et je ne me place pas d'un point de vue partisan, mais bien dans l'esprit où la proposition de M. Pronovost a été faite et adoptée—de demander un mandat de la chambre. Ensuite, ce sera au gouvernement et non à nous de décider.



[Text]

**Mr. Horner (Mississauga West):** I had no problem with supporting the proposal of Mr. Pronovost to hold public hearings, but I do have a problem with supporting this committee travelling. I have a very severe problem with it.

The point has been made that possibly people in regions should be heard on this issue. Members of Parliament are free to come before this committee and make the thoughts of their own regions known. The cost would be tremendous. You are not going to get in within your timeframe of Christmas if that is what you are working towards.

There are various other ways people can work. They can submit written submissions.

Mr. Angus says that it would be nice for the people to see the committee working. It is not the function of the committee to be seen. The function of the committee is to get the evidence, and the evidence can be got through written submissions, through submissions from the Members of Parliament, and it can be operated here in this room in Ottawa. We have a timeframe; we have a cost factor. Therefore I will not be supporting this motion.

• 0955

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** There is an analogy to be made here. The finance committee is now travelling throughout the country to get the input of different groups with respect to the proposed goods and service tax.

The Prime Minister has said that the decision would be made on any changes to the goods and service tax after he hears the report of the finance committee, after they have completed their in-depth review from across the country. I suggest that the same principle applies with the transport committee. Perhaps we can impress upon the executive making these decisions on VIA Rail to wait to implement any proposed changes until the input from the committee is heard. They might wait until after they have heard from the people of Canada by way of input through meetings across country.

**The Chairman:** I am not surprised that a motion to travel across the country has been put before the committee. I think committee members appreciate that we are, because of committee and parliamentary reform, embarking on new ground. It might have been in an undemocratic way a suggestion in steering committee at other times. It might have been suggested that, if we are going to have any hearings at all, we ought not to play games with travel. We ought not to fog up the issue after there is a commitment to hold public hearings. That was not done, and I am not surprised. Certainly, if I was in the opposition, I would be moving a motion to travel across the country, too.

I am not saying we should not have travelled, and I am not saying there have not been attempts to have the transport committee have a special reference on VIA, to go across the country, to get the public input, to come back and talk to officials and bureaucrats, and to come up

[Translation]

**M. Horner (Mississauga-Ouest):** J'ai appuyé facilement la proposition de M. Pronovost sur des audiences publiques, mais je suis tout à fait opposé à l'idée de voyager.

On a dit que les habitants des régions voudront peut-être être entendus. Les députés peuvent comparaître devant ce Comité et faire connaître l'avis de leur région. Le coût serait énorme. Et il ne serait pas possible d'avoir terminé pour Noël, si c'est là l'échéance prévue.

Il y a d'autres façons de faire. On peut présenter des mémoires écrits.

Monsieur Angus dit que les gens aimeraient voir le Comité au travail. Le Comité n'a pas pour fonction de se montrer. Il a pour fonction d'obtenir les témoignages, et il peut le faire au moyen de mémoires écrits, de mémoires des députés, et il peut le faire ici, dans cette salle, à Ottawa. Nous avons un échéancier; nous avons un facteur coût. C'est pourquoi je suis contre cette proposition.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Une analogie s'impose. Le Comité des finances voyage actuellement à travers le pays pour obtenir l'avis de divers groupes sur la future sur les produits et services.

Le premier Ministre a déclaré que la décision de modifier la TPS serait prise après le rapport du Comité des finances, quand ce comité aura terminé son étude en profondeur d'un bout à l'autre du pays. A mon avis, le même principe s'applique au Comité des transports. Peut-être pouvons-nous convaincre l'exécutif d'attendre le rapport de notre Comité pour appliquer les modifications proposées. Il pourrait attendre d'avoir entendu, par l'entremise de nos audiences, l'avis de la population du Canada.

**Le président:** Je ne suis pas étonné qu'on ait proposé de voyager. Les membres du Comité comprennent que nous nous aventurons sur un terrain inexploré en raison de la réforme parlementaire et de la réforme des comités. Jadis cela aurait pu être suggéré au Comité de direction sous souci de démocratie. On aurait dit peut-être que si des audiences étaient nécessaires, il ne fallait pas pour autant s'amuser à voyager. Évitions de compliquer les choses après nous être engagés à tenir des audiences publiques. Cela n'a pas été fait, et je n'en suis pas étonné. Si je faisais partie de l'opposition, je proposerais moi aussi de voyager à travers le pays.

Je ne dis pas que nous n'aurions pas dû voyager, et je ne dis pas qu'on aurait pas dû demander un mandat spécial pour le Comité des transports, pour obtenir l'avis du public sur Via partout au pays, pour ensuite revenir parler aux fonctionnaires et aux bureaucrates et préparer

*[Texte]*

with certain reports. That was the course of action that should have been followed. But that was two or three years ago. There have been sporadic attempts at this in an informal way with various ministers—not just the present minister but the previous minister. That has not happened. We are now at the deadline of a decision that is going to radically affect rail service in this country.

I really think we would be on a false chase to go across the country, raising false expectations that we can turn back the clock, when, quite frankly, our job at this late stage is to analyse the decision with all the help we can get. This help cannot come from the public. You do not have to go to my area. I know my people, if the reports are correct, are going to be decimated. That is good for the TV camera.

I resented Mr. Malone's comment, in part, that we are acting for the TV camera. There is interest in this issue. Even though the old toot of the whistle is going by the boards because of planes and cars, it was the train and the rail that brought the country together in difficult times. There is a legitimate question whether there is still reason to have a train and rail. Once the passenger service goes, the next move is going to be on rail service.

I feel going on the road will build up false expectations. I know one of my colleagues on the government side may be embarrassed because he feels there could be some good in traveling.

I will let other members speak and then put the vote. The motion is to ask for a reference. Certainly, from the communication I have had in an unofficial way through offices, I will be very surprised if we get a reference at this late date. Mr. Comuzzi makes a reference to the finance committee. The finance committee is out there now with the budget papers and the technical papers on the GST, before legislation. They are getting the feel of the wind and perhaps they will produce some interesting changes to the GST. I do not know.

• 1000

We have had the wind. With the statement of Mr. Bouchard, the minister, we will know what the Cabinet has decided, and perhaps we can through analysis of those figures and calling the... I think one of the key witnesses is Mr. Wallace and his officials who prepared the VIA report, the so-called working paper. We could not get at this report, which is part of the frustration of the parliamentary system.

We had Mr. Bouchard here, we had Mr. Wallace here, but we could not get at the working paper. At one stage when they were here they were preparing it. Then they were going to send it in. When Mr. Bouchard was here, he was studying it. You really could not get at it.

*[Traduction]*

des rapports. C'est la ligne de conduite qui aurait dû être suivie, mais il y a deux ou trois ans. Divers ministres ont fait des tentatives officieuses et sporadiques en ce sens, pas seulement le ministre actuel mais le précédent. Cela ne s'est pas produit. Nous en sommes maintenant à la veille d'une décision qui va transformer radicalement le service ferroviaire au Canada.

J'estime vraiment que nous ferions fausse route, que nous susciterions des attentes irréalistes, que nous ferions croire que nous pouvons revenir en arrière alors qu'à vrai dire notre travail se réduit maintenant à analyser la décision avec toute l'aide que nous pouvons obtenir. Cette aide ne peut venir du public. Il n'est pas nécessaire que vous vous rendiez dans ma région. Si les rumeurs sont fondées, je sais que mes commettants souffriront beaucoup. Ce genre de chose passe bien à la télévision.

Je n'ai pas beaucoup apprécié la remarque de M. Malone qui a dit que nous jouons pour la caméra. Ce dossier suscite un intérêt véritable. Même si les sifflets se taisent et sont remplacés par les avions et les automobiles, c'est le train et le rail qui ont unifié le pays à des moments difficiles. Il est légitime de se demander si les trains et le transport ferroviaire ont toujours une raison d'être. Une fois le service voyageur disparût, ce sera le tour du service ferroviaire.

J'estime qu'en nous déplaçant nous susciterons des attentes irréalistes. Je sais qu'un de mes collègues de la majorité sera peut-être dans l'embarras, car il pense qu'un voyage pourrait avoir du bon.

Je vais laisser la parole aux autres membres du Comité, puis nous passerons au vote. La proposition est de demander un mandat pour voyager. D'après certaines communications officieuses, je serais très étonné que nous l'obtenions à cette date tardive. M. Comuzzi mentionne le Comité des finances. Le Comité des finances voyage actuellement pour étudier les documents budgétaires et les documents techniques sur la TPS, avant le dépôt d'un projet de loi. Cela va lui permettre de voir d'où vient le vent et de proposer éventuellement des modifications intéressantes à la TPS. Je n'en sais rien.

Nous, nous savons d'où vient le vent. Avec la déclaration du ministre Bouchard, nous saurons ce que le Cabinet a décidé, et peut-être en analysant ses chiffres et en appelant... je pense qu'un des témoins-clés est M. Wallace et ses fonctionnaires qui ont préparé le rapport sur VIA, ce qu'on appelle le document de travail. Nous n'avons pas pu obtenir ce rapport; c'est une des frustrations du système parlementaire.

Nous avons entendu M. Bouchard et M. Wallace, mais nous n'avons pas pu obtenir le document de travail. Une fois ils sont venus et le rapport était en préparation. Ensuite ils devaient l'envoyer. Quand M. Bouchard est venu, il était en train de l'étudier. Nous n'avons jamais pu mettre la main dessus.



*[Text]*

It is hoped that now we will be able to see this paper. I do not see where travel across the country is going to help getting at that paper, which is where the real decisions are going to be made.

**Mr. Tobin:** I will try not to prolong this debate but I frankly think there has not been a more powerful or articulate reason put forward for the necessity of this committee, if possible, to travel around this country. This will allow Canadians to be heard where they live, in the words of the chairman. If I paraphrase you incorrectly, I know you will correct me, as is your right. In essence you said that I can tell my friends that, once the passenger rail service goes, in some areas it will not be long before the train itself disappears.

Now, Mr. Chairman, that struck a powerful note with me because I come from Newfoundland. In Newfoundland the passenger rail service went first, and within a decade and a half the rails have gone. They have not just taken the freight off, they have pulled up the rails. I have one of the spikes from the Newfoundland railway sitting in my office as a rather tortured souvenir of the day when we had a train service in Newfoundland.

So I think the chairman is not merely expressing words of frustration, not merely looking at worse-case scenarios. I think what the chairman says has a lot of relevance, and while I agree with him that it would be wrong for this committee to raise expectations that it cannot deliver on, I believe it would be equally wrong for the committee to merely take the view that we are going to examine *x* number of cuts of routes, *x* number of cuts of employees, and then give our objective analysis of what all this means.

I think we have an obligation to examine the cuts and to ask ourselves whether or not there is an alternative to those kinds of cuts. I think to take the approach that there is no point in travelling because nothing can be done, we cannot save any of these routes or save any of these jobs, is making a prejudgment. If that is the case, we ought not to have hearings. We may as well quit now.

I agree that there is a measure of partisanship in this, and I agree that some of us will find ourselves before the cameras making speeches for the benefit of people back home. I do not have any rails left, so I am not making one now. May I say with an uncommon degree of respect, sir, you have given the most passionate and persuasive reason for this chairman to seek a mandate to travel when you say that it is not just rail passenger service. It is perhaps the future of train service in Canada itself that is at stake, and I think Canadians have a right to be heard where they live on that important question.

**M. Charles A. Langlois (député de Manicouagan):** Malgré tout le respect que j'ai pour M. Angus, pour le moment, je vais voter contre la proposition de voyager. Je pense qu'il serait mal avisé de décider de voyager dans tout le Canada pour entendre des mémoires alors qu'on

*[Translation]*

Espérons que maintenant nous pourrions voir ce document. Un voyage à travers le pays ne nous aidera pas à obtenir ce document, et c'est là que les vraies décisions seront prises.

**M. Tobin:** Je ne veux pas prolonger le débat, mais j'estime qu'on ne saurait mieux expliquer pourquoi ce Comité devrait voyager à travers le pays. Cela permettra aux Canadiens de se faire entendre là où ils habitent, comme dit le président. Si je paraphrase incorrectement vos remarques, je sais que vous me reprendrez comme vous en avez le droit. Essentiellement, vous avez dit que je peux dire à mes amis qu'une fois le service voyageur disparu dans certaines régions, le train aussi disparaîtra.

Monsieur le président, cette remarque a touché une corde sensible chez moi, car je viens de Terre-Neuve. A Terre-Neuve, le service voyageur est disparu en premier, et en moins d'une décennie et demie les rails avaient disparu. Ils n'ont pas seulement supprimé les trains, ils ont arraché les rails. J'ai un des clous du chemin de fer de Terre-Neuve dans mon bureau pour me rappeler, assez douloureusement, l'époque où nous avions des trains à Terre-Neuve.

Je crois donc que le président ne se contente pas d'exprimer sa frustration et de prévoir le pire mais que ce qu'il dit est tout à fait pertinent; je suis d'accord avec lui: il ne faudrait pas que notre Comité soulève des espoirs auxquels il ne pourra pas donner suite, mais il serait tout aussi injustifiable d'examiner tant de coupures de liaisons, tant de suppressions de postes, puis donner une analyse objective de ce que tout cela signifie.

J'estime que nous avons le devoir d'examiner les coupures et de nous demander s'il n'y a pas une autre solution. Dire qu'il ne sert à rien de voyager parce qu'on ne peut rien faire, qu'on ne peut sauver ni ces trains ni ces emplois, c'est juger la question d'avance. S'il en est ainsi, à quoi servent les audiences? Aussi bien renoncer dès maintenant.

Je conviens qu'il y a un peu d'esprit partisan dans tout ceci, et je sais que certains d'entre nous se retrouveront devant les caméras à prononcer des discours pour leurs commettants. Chez moi il n'y a plus de rails, c'est pourquoi je ne suis pas en train de faire un discours. Permettez-moi de dire, Monsieur, avec un respect tout particulier, que vous avez donné la raison la plus passionnée et la plus convaincante de demander un mandat pour voyager en disant qu'il ne s'agit pas uniquement du service voyageur. C'est peut-être l'avenir du service ferroviaire lui-même qui est en jeu, et j'estime que les Canadiens ont le droit de se faire entendre là où ils habitent sur cette question importante.

**Mr. Charles A. Langlois (Manicouagan):** With all due respect for Mr. Angus, for the time being I am going to vote against the motion to travel. I think we would be ill-advised to decide to travel across Canada to hear submissions before we even know which cuts are to be



[Texte]

ne sait pas encore quelles coupures le ministre annoncera et sans avoir entendu l'artisan du travail, le président du CN.

I have supported a motion to hold hearings in Ottawa, and I still support that motion. I think we can collect useful data in Ottawa. After we have heard the minister and Mr. Lawless and some other witnesses whom we may decide to hear here in Ottawa, I would be a willing participant in a discussion if we, the members of this committee, feel that we have to travel to gather more evidence to come up with suggestions to the government to maintain a viable rail service, and to suggest alternatives to what is widely acknowledged at the present time as a money-losing proposition. I am going to vote against that motion at this time, Mr. Chairman.

• 1005

**Ms Mitchell (Vancouver East):** I wonder if I might comment as a British Columbian on the importance of being available to people in each region to express their views to the decision that will be tabled by the minister. I know you know far better than I do the impact on the Atlantic region, but I want to say that from a British Columbian's point of view people in my province feel very strongly that the railway, particularly the passenger rail, was part of our contract for Confederation. They are not going to be very happy if people are sitting in Ottawa talking about this with no access from them, and you know how costly it is to come from British Columbia to public hearings in Ottawa. Already the people on Vancouver Island have very particular concerns about the discontinuation of the island's service, and certainly all of us in British Columbia and international visitors, I think, have great concern about the impact on tourism and the access to the beautiful country that surrounds us into the Rockies.

So I hope very, very much that there will be hearings in British Columbia. I think it is too often neglected, and I can tell you that people on the Pacific coast feel very far away from Ottawa.

**Mr. Keyes (Hamilton—West):** Mr. Chairman, I want to be as non-partisan as I can about this issue. I have just a couple of comments.

The chairman says a decision is about to be made on an issue that is important to all of us, and that is why we decided to have hearings here in Ottawa. But there are other examples in history where Cabinet decisions have been made but those decisions have been turned around. I want to try to keep an open mind. We have heard from our honourable friends opposite that they want to address an issue that they feel. . . I get the feeling sometimes that they are not keeping their minds open. Let us hear all the statistics; let us hear all the facts. Let us do a reasoned analysis of this whole situation.

[Traduction]

announced by the minister and before we hear the person responsible for this piece of work, the President of the CN.

J'ai appuyé la proposition de tenir des audiences à Ottawa, et je l'appuie toujours. J'estime que nous pouvons recueillir des données utiles à Ottawa. Après avoir entendu le ministre, M. Lawless et d'autres témoins que nous pourrions décider d'entendre ici à Ottawa, je discuterai volontiers si nous, les membres de ce Comité, estimons que nous devons voyager pour recueillir d'autres témoignages afin de présenter au gouvernement des suggestions permettant de maintenir un service ferroviaire viable et de suggérer des solutions de rechange à ce qui est aujourd'hui, de l'avis de tous, une entreprise non rentable. Pour l'instant je vais voter contre la proposition monsieur le président.

**Mme Mitchell (Vancouver-Est):** A titre de citoyenne de Colombie-Britannique, j'aimerais dire qu'il est important de permettre aux habitants de chaque région d'exprimer leurs opinions sur la décision du ministre. Vous êtes mieux au courant que moi sur les répercussions de cette décision sur l'Atlantique, mais je tiens à dire, que dans ma province, la Colombie-Britannique, on croit fermement que le chemin de fer, en particulier le service voyageur, fait parti du contrat même de la Confédération. On ne sera pas très heureux que des gens en discutent à Ottawa sans les entendre, et vous savez ce qu'il en coûte de partir de Colombie-Britannique pour venir à des audiences publiques à Ottawa. Les habitants de l'île de Vancouver craignent déjà beaucoup la fin du service dans l'île, et tous les habitants de Colombie-Britannique et les visiteurs internationaux sont également très préoccupés par les répercussions sur le tourisme et sur l'accès aux magnifiques paysages qui nous entourent dans les Rocheuses.

C'est pourquoi j'espère vivement qu'il y aura des audiences en Colombie-Britannique. Je crois que cette province est trop souvent négligée et je peux vous dire que les habitants de la Côte du Pacifique se sentent très loin d'Ottawa.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Monsieur le président, j'aimerais éviter dans toute la mesure du possible les préoccupations partisans. J'ai seulement quelques remarques à faire.

Le président dit qu'une décision sera bientôt prise sur une question importante pour chacun de nous et que c'est pour cela que nous avons décidé de tenir des audiences à Ottawa. L'histoire nous offre d'autres exemples de décisions prises par le Cabinet qui ont été renversées. Je veux garder l'esprit ouvert. Nos honorables amis de l'autre côté nous disent qu'ils veulent aborder une question qui selon eux. . . J'ai parfois l'impression qu'ils ne gardent pas l'esprit ouvert. Écoutons toutes les statistiques; écoutons tous les faits. Procédons à une étude raisonnée de toute cette situation.

[Text]

Finally, Mr. Chairman, all I can say is that it is ironic that here we are speaking of travel by rail in our land, but the very committee that will make these hearings, the transport committee, will not be travelling this land to try to get a full analysis.

**The Chairman:** Anyway, we can continue this discussion, but I really do feel, Mr. Keyes—and I am trying to be fair here and not say too much—that there are going to be hearings, and you cannot reflect on government members who have voted this acceptable, with one exception, for hearings. So that is out of the station anyway. Certain other statements have been made by people with more authority than we have. So we are debating the politics of the thing now, with respect, as far as I am concerned.

I think Mr. Langlois had a very interesting idea. I do not know what the announcements are going to be. I am afraid they will be pretty substantive and will pretty much conform to a lot of the rumours, from what I have been hearing over the summer and some information I have, but I have not seen anything more than you have seen.

But Mr. Langlois, again in a most objective way, having voted for hearings, which obviously is the tender ground that some people do not want us to do. . . But we have taken a giant step forward. We can have the political hassle here about whether we are going to travel across the country and wave flags and have bands and things like that—it was just a reflection about having an open mind—but, members, the reason there is the desire to have the hearings is to check out the statement. That is all I am saying.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, I agree. I appreciate those remarks made by Mr. Langlois and I appreciate his philosophy on the whole thing, but I hope the chairman will also appreciate my philosophy and my feelings on it.

**The Chairman:** I understand your philosophy. I understand exactly what is going here.

**Mr. Keyes:** Maybe more than you would like to admit to.

**The Chairman:** You were very wise to get the initial fundamental motion out of the way without tangling it up in an amendment to travel across the country, because then I think you might have had more difficulty.

• 1010

**M. Pronovost:** J'ai toujours dit que j'étais théoriquement en faveur de voyager pour tenir de telles audiences. Cependant, après avoir longuement réfléchi à la question, je pense que, dans un premier temps, nous pourrions tenir des audiences seulement à Ottawa et nous réserver la possibilité de voyager ultérieurement, lorsque des solutions de rechange nous auront été proposées, comme disait M. Tobin. Nous pourrions voyager dans un deuxième temps. Je serai sans doute en faveur d'une telle proposition lorsqu'elle sera formulée à ce moment-là.

[Translation]

Enfin, monsieur le président, je trouve ironique que nous parlions de voyages en train dans notre pays, mais que le Comité qui tiendra ses audiences, le Comité des transports, ne parcourera pas ce pays pour tenter de faire une analyse complète.

**Le président:** Nous pouvons poursuivre cette discussion, mais j'estime vraiment, M. Keyes—et j'essaie vraiment d'être juste et de ne pas en dire trop—qu'il y aura des audiences et vous ne pouvez vous en prendre aux députés de la majorité qui, à une exception près, ont voté pour les audiences. Sur ce point, le train a déjà quitté la gare. Certaines autres déclarations ont été faites par des personnes qui ont plus de pouvoir que nous. A mon avis, nous discutons maintenant des aspects politiques de la chose.

Je trouve l'idée de M. Langlois très intéressante. Je ne sais pas ce qu'on va annoncer. Je crains que les changements ne soient assez profonds et ne viennent confirmer bon nombre de rumeurs, d'après ce que j'ai entendu dire au cours de l'été et d'après certains renseignements dont je dispose, mais je n'ai rien vu de plus de vous.

Mais M. Langlois, d'une façon très objective, après avoir voté pour les audiences, ce qui est manifestement la question délicate sur laquelle certains voudraient que nous nous abstenions. . . Nous avons fait un grand pas en avant. Nous pouvons nous lancer dans un débat politique, nous demander si nous allons parcourir le pays, brandir le drapeau et faire sonner des fanfares—c'était tout simplement une réflexion sur le fait de garder l'esprit ouvert—mais nous voulons des audiences, c'est pour vérifier la déclaration. C'est tout ce que je veux dire.

**M. Keyes:** Monsieur le président, je suis d'accord. J'apprécie à leur juste valeur les remarques de M. Langlois et je comprends sa philosophie sur cette affaire, mais j'espère que le président comprendra également ma philosophie et mes sentiments.

**Le président:** Je comprends votre philosophie. Je comprends très bien ce qui se passe ici.

**M. Keyes:** Peut-être d'avantage que vous ne voulez le dire.

**Le président:** Vous avez été très sage d'adopter la proposition fondamentale sans y ajouter un amendement sur les voyages à travers le pays, parce que vous risquiez d'avoir plus de difficulté.

**Mr. Pronovost:** I have always said I was theoretically in favour of travelling for these hearings. However, after thinking very hard about all this, I believe that as a first step, we could hold hearings only in Ottawa. We can always decide to travel later when alternatives have been proposed, as Mr. Tobin was saying. We could travel as a second stage. I will probably support such a motion when it is presented at such time.



## [Texte]

Je vais même vous dire que c'est un peu à regret que je vais voter contre la proposition de M. Angus. Théoriquement, je suis en faveur de la tenue d'audiences un peu partout au Canada, d'autant plus que les journaux nous disent que les régions de l'ouest et de l'est du pays seront plus touchées que le cœur géographique du Canada, c'est-à-dire l'Ontario et le Québec.

Si nous sommes en mesure de faire une analyse aussi rapide et aussi précise que possible des propositions de M. Bouchard, d'autres options se présenteront et nous aurons l'occasion de les analyser. À ce moment-là, cela méritera que nous voyagions.

C'est à regret que je vais voter contre la proposition de M. Angus, dans ces circonstances très précises. Cependant, je serai le premier à appuyer M. Angus lorsqu'il formulera une proposition semblable après la première étape des audiences.

**Mr. Angus:** A point of order, Mr. Chairman. I have listened very carefully to my colleagues across, and even though I would prefer to make the decision today to travel, I recognize there may be some willingness to think about it some more, and perhaps once the steering committee has had a chance to meet and to think through the process, and also having seen the document and knowing the full impact of it, we may wish to take this matter up again. So with the permission of the committee, I would like to withdraw my motion.

**Mr. Tobin:** Certainly we in this party give our consent to our colleagues across the way that the motion be withdrawn, and we support the notion that it is better for the committee, the steering committee in particular, to examine the full parameters of the kinds and numbers of people who want to be heard on this subject. Perhaps when we are all more enlightened we can make an enlightened, informed decision as to whether or not we need to travel. We would not want, any of us on either side of this debate, to make a decision today that would reflect the will of the committee perhaps in advance of having fully explored the question, because I believe our members on both sides will want to do the right thing.

Motion withdrawn

**The Chairman:** I want to compliment all committee members who have spoken, and certainly Mr. Angus and Mr. Tobin, the spokespersons for their parties. And this all evolved very democratically here. Mr. Pronovost spoke, and some of you on the steering committee knew what his thoughts were, and he was very embarrassed that he was going to have to vote against it or else go to the washroom and I was going to have to break a tie. Therefore you got cleavage right off the start, before you even heard the report. We are going to have enough problems with the announcement that we do not have to load onto the committee cleavage and division and discussion, because I know we will have enough of that once we hear the report.

## [Traduction]

I will even add that I shall vote against Mr. Angus's motion but rather regretfully. Theoretically, I am in favour of holding hearings across Canada, especially since the newspapers are saying that the west and the east of the country will be more affected than the geographic heart of Canada, Ontario and Quebec.

If we are able to make a rapid and a precise analysis of Mr. Bouchard's proposals, other options will appear and we will have a chance to analyze them. Then, it will be worthwhile to travel.

I am regretfully going to vote against Mr. Angus's motion, in these very specific circumstances. However, I shall be the first to support Mr. Angus when he formulates a similar motion after the first stage of the hearings.

**M. Angus:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'ai écouté attentivement mes collègues d'en face, et même si je préférerais prendre aujourd'hui la décision de voyager, je comprends que certains veulent y réfléchir. Quand le comité de direction aura pu se réunir et réfléchir à la chose, quand nous aurons vu le document et que nous en connaissons toute la portée, peut-être alors voudrions-nous revenir sur cette question. C'est pourquoi, avec la permission du comité, j'aimerais retirer ma proposition.

**M. Tobin:** Nous consentons certainement au retrait de la proposition de nos collègues de l'autre parti, et nous reconnaissons qu'il est préférable de demander au comité de direction d'examiner tous les paramètres, les titres et le nombre de personnes qui désireront être entendues sur ce sujet. Lorsque nous en saurons tous plus long, nous pourrions peut-être prendre une décision plus éclairée et mieux informée. Nous ne voudrions pas, ni d'un côté ni de l'autre, prendre aujourd'hui une décision engageant le comité, avant d'avoir pleinement exploré la question, parce que j'estime que nos membres des deux côtés voudront prendre la bonne décision.

La motion est retirée

**Le président:** Je désire féliciter tous les membres du comité qui ont pris la parole, particulièrement M. Angus et M. Tobin, les porte-parole de leurs partis. Nous avons procédé de façon très démocratique. M. Pronovost a pris la parole et certains d'entre vous qui faites partie du comité de direction saviez ce qu'il pensait: il se demandait s'il ne devait pas aller aux toilettes au lieu de voter, ce qui m'aurait forcé à départager les voix. Il y a donc dissension au départ, avant même que le rapport soit connu. Nous aurons suffisamment de problèmes après la déclaration et toutes ces dissensions, divisions et discussions ne servent à rien. Je sais qu'il y en aura bien assez une fois que nous connaissons le rapport.



[Text]

So I really compliment you on this. This is something I hope people have looked at in a very positive way. I compliment all colleagues.

So the motion is withdrawn, and I do not think there is much more to discuss. We will meet as a steering committee once the announcement has been made.

**Mr. Malone:** Just so we are clear on this, what I hear Mr. Angus saying is it is not when the announcement is made but after we have gone through some of the process of hearing evidence here in Ottawa. Surely we are not—

**The Chairman:** You are still talking about travel. We are putting that aside. That is down the road. We have to have a steering committee to meet to plan our work schedule right off the start. All I am saying is that there is nothing more this committee can do at the moment, in view of the way things have evolved, than at some stage when the announcement is made the steering committee will meet—to discuss the work, not the issue of travel, which will come at some later stage.

• 1015

But I want to forewarn members that if the statement is made on Wednesday, because of the time element it is the thought of the Chair, without discussion with the steering committee, but to be confirmed by steering committee meeting, that this committee will meet Tuesday at 11 a.m. Unfortunately, we will not be in this room.

The committee stands adjourned until further notice.

[Translation]

Je vous félicite très sincèrement. Tout cela me semble très positif. Je félicite tous mes collègues.

La proposition est retirée et je ne crois pas qu'il y ait d'autre chose à discuter. Nous réunirons le comité de direction après la déclaration.

**M. Malone:** Pour bien préciser, si je comprends bien ce que dit M. Angus, ce ne sera pas après la déclaration mais après que nous aurons entendu certains témoignages ici, à Ottawa. Nous n'allons sûrement pas—

**Le président:** Vous parlez encore des voyages. Nous mettons cela de côté. C'est pour plus tard. Nous devons réunir le comité de direction pour planifier notre calendrier de travail. En effet le comité ne peut rien faire de plus pour l'instant, étant donné ce qui s'est produit. Plus tard, après la déclaration, le comité de direction se réunira pour discuter des travaux futurs et non des voyages: ça, c'est pour plus tard.

Mais je tiens à préciser que si la déclaration est faite mercredi, et sous réserve d'une confirmation par le comité de direction le Comité devrait pouvoir se réunir jeudi à 11h00. Malheureusement, ce ne sera pas dans cette salle.

La séance est levée.





















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Monday, October 16, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 18

Le lundi 16 octobre 1989

Président: Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

## Transport

---

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transports

---

RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing  
Order 108(2), public hearings on VIA Rail and the  
future of railway passenger service

---

CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article  
108(2) du Règlement, audiences publiques  
concernant VIA Rail et l'avenir du transport  
ferroviaire des passagers

---

APPEARING:

The Honourable Benoît Bouchard  
Minister of Transport

---

COMPARAÎT:

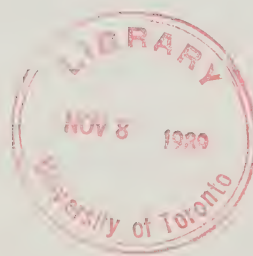
L'honorable Benoît Bouchard  
Ministre des transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



---

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

---

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

MONDAY, OCTOBER 16, 1989

(21)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:33 o'clock p.m., this day, in Room 269 West Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin.

*Acting Members present:* Suzanne Duplessis for Pierrette Venne, Joe Fontana for Maurice Dionne, Guy St-Julien for Darryl Gray.

*Other Members present:* Ross Belsher, Charles Deblois, Christine Stewart.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Appearing:* The Honourable Benoît Bouchard, Minister of Transport.

*Witness: From the Department of Transport:* Glen Shortliffe, Deputy Minister.

On motion of Brian Tobin, it was agreed—That Denis Pronovost be elected Vice-Chairman of this Committee.

On motion of Iain Angus, it was agreed—That the Chairman be authorized to pay the expenses for the working lunch held October 16, 1989, in accordance with the hospitality policy of the House of Commons.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), and its order of Tuesday, October 3, 1989, the Committee commenced its public hearings on VIA Rail and the future of railway passenger service.

The Minister, with the witness, answered questions.

At 5:34 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
Clerk of the Committee

**PROCÈS-VERBAL**

LE LUNDI 16 OCTOBRE 1989

(21)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 33, dans la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Commuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin.

*Membres suppléants présents:* Suzanne Duplessis remplace Pierrette Venne; Joe Fontana remplace Maurice Dionne; Guy St-Julien remplace Darryl Gray.

*Autres députés présents:* Ross Belsher, Charles Deblois, Christine Stewart.

*Aussi présents:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Comparait:* L'honorable Benoît Bouchard, ministre des Transports.

*Témoin:* Du ministère des Transports: Glen Shortliffe, sous-ministre.

Sur motion de Brian Tobin, il est convenu,—Que Denis Pronovost soit élu vice-président du Comité.

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que le président soit autorisé à payer les frais du déjeuner de travail tenu le 16 octobre 1989, conformément à la politique d'hospitalité de la Chambre des communes.

En conformité du mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement et de son ordre de renvoi du mardi 3 octobre 1989, le Comité commence ses audiences publiques sur VIA Rail et sur l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs.

Le ministre ainsi que le témoin répondent aux questions.

A 17 h 34, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Marc Bosc



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Monday, October 16, 1989

• 1529

**The Chairman:** I see a quorum. Colleagues, there is an item of business I hope we can dispose of in the first 30 seconds, and that is the election of a vice-chairman. Under special House order, for your information, which I think you all know about, all chairmen were resurrected in the same positions as before summer. That motion, I thought, was supposed to include vice-chairmen, but somehow it did not. So we are open for a motion to have a vice-chairman elected by this committee in a democratic way.

• 1530

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Mr. Chairman, I move that Mr. Pronovost be elected vice-chairman of this committee.

Motion agreed to

**The Chairman:** Thank you, committee and colleagues, for that item of business.

Denis, bienvenue à la vice-présidence du Comité.

You were a good vice-chairman before and I know you may have some heavier things to do this session.

We have to pay for the lunch we had today and we should have a rider that members should not pay a \$4 cover charge. That is something we can take up later. Is there a motion to pay for the lunch we had today?

Motion agreed to

**The Chairman:** In accordance with our mandate under Standing Order 108(2), we have decided as a committee to have public hearings on VIA Rail and the future of railway passenger service. We want to welcome the minister at the table. We know that a week ago Wednesday he made a statement in the press gallery and certainly was exposed to many questions. It is certainly the opinion of the Chair, shared by the committee after due deliberation, that with a decision so important affecting rail passenger service, with all its history and topicality, and since it affects all the people of Canada, it is only fit and proper that there be some hearings before the transport committee, which we are starting today.

These are going to be compressed hearings. This is not the best situation in the world. I know I have my views and I know the minister has his views. I heard him

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le lundi 16 octobre 1989

**Le président:** Je constate qu'il y a quorum. Chers collègues, il y a un point à l'ordre du jour que j'espère régler au cours des 30 premières secondes de la séance. Il s'agit de l'élection d'un vice-président. Vous êtes sans doute tous au courant qu'en vertu d'un ordre spécial de la Chambre, tous les présidents ont été reconduits dans les fonctions qu'ils occupaient avant l'été. Je croyais que cette motion visait aussi les vice-présidents, mais il semble que ce ne soit pas le cas. Par conséquent, je suis disposé à recevoir une motion concernant l'élection d'un vice-président par le Comité dans le respect des usages démocratiques.

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Monsieur le président, je propose d'élire M. Pronovost vice-président du Comité.

La motion est adoptée

**Le président:** Je vous remercie de m'avoir permis d'expédier cette affaire.

Denis, I welcome you as vice-chairman of the committee.

Vous vous êtes fort bien acquitté de vos fonctions de vice-président auparavant, et je sais que vous aurez sans doute un horaire plutôt chargé au cours de la présente session.

Nous devons aussi payer notre déjeuner d'aujourd'hui, mais il devrait être précisé que les députés ne sont pas tenus de payer 4\$ le couvert. Quoi qu'il en soit, c'est une chose que nous pourrions régler plus tard. Y a-t-il une motion concernant le paiement du déjeuner que nous avons pris aujourd'hui?

La motion est adoptée

**Le président:** Conformément au mandat que lui accorde l'article 108.(2) du Règlement, le Comité a décidé de tenir des audiences publiques concernant VIA Rail et l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. Nous souhaitons la bienvenue au ministre. Mercredi de la semaine dernière, il a fait une déclaration à la presse à la suite de laquelle il a été assailli de questions. De l'avis du président, appuyé par les membres du Comité après des consultations en bonne et due forme, cette décision très importante au sujet du transport ferroviaire des voyageurs est à la fois historique et d'actualité et elle touche tous les Canadiens. Par conséquent, il nous semble normal que le Comité des transports tienne des audiences à ce sujet, audiences qui débutent aujourd'hui.

Nous allons malheureusement devoir procéder de façon accélérée, ce qui n'est pas l'idéal. J'ai ma propre opinion au sujet de VIA Rail et je sais que le ministre a la

[Texte]

outside and he did not really hear me, but I know this can be a forum for him to explain and help educate the public on the reasons for the move. Frankly, I think tomorrow with Mr. Lawless, who will be wearing his CN and VIA hat, which is an interesting double hat to wear, there be more detail.

Of course, today the minister is the policy man. He has made the decision in the name of the government, and I am hoping members will confine themselves to the policy and really examine that as to the justification and reasons for the decision the minister and the government have made. Many questions can be raised. I think members will raise them in their questioning, and I had better not say much more at this stage.

Mr. Minister, welcome. Most likely you feel like doing other things this afternoon, but I am glad you are here co-operating with the committee in this new venture of parliamentary reform. You are the executive and we are the legislature, in a way.

**Mr. Tobin:** Is there no statement, Mr. Chairman? I do not know if the minister wants to take advantage of this opportunity to give us some words of wisdom or if he would rather go straight to questioning.

**The Chairman:** I understood the minister was not going to have a statement.

**Hon. Benoît Bouchard (Minister of Transport):** The words of wisdom were already said a couple of weeks ago, Mr. Tobin.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Mr. Chairman, for the record, could you also ask the minister to introduce the people with him, particularly that strange-looking individual to his far left?

**The Chairman:** Yes, the minister could introduce the people with him. I think we know who they are, but you could start with that and any other statement, and then we will start with questions.

**Mr. Bouchard:** Will it be until 5.30 p.m., Mr. Chairman?

**The Chairman:** We are certainly going to try for 5.30 p.m. today. You got here on time, so I am going to try to get you out at 5.30 p.m. That will certainly help in view of your time schedule.

• 1535

**Mr. Bouchard:** Good.

I would like to introduce Mr. Glen Shortliffe, Deputy Minister of Transport. Ms Suzanne Hurtubise is working for the Department of Transport, particularly on rail. Mr.

[Traduction]

sienne. J'ai entendu ce qu'il a dit à l'extérieur, mais lui ne m'a pas vraiment entendu. Cependant, je sais que sa comparution devant le Comité peut lui servir de tribune pour informer le public et expliquer les motifs de sa décision. Demain, nous entendrons M. Lawless, qui sera là à titre de dirigeant du CN et de VIA, ce qui constitue un cumul de fonctions intéressant, et nous obtiendrons sans doute plus de détails.

Évidemment, aujourd'hui, nous sommes en présence du ministre, c'est-à-dire du façonneur de politiques. C'est lui qui, au nom du gouvernement, a pris la décision en question, et j'invite les députés à se limiter à cette question d'orientation et à examiner de près les motifs qui ont incité le ministre et le gouvernement à prendre cette décision. Cette initiative soulève de nombreuses questions, et je pense qu'à ce stade-ci, il serait préférable que je me taise et que je laisse les députés interroger le ministre.

Monsieur le ministre, bienvenue. Je suppose que vous préféreriez être ailleurs cet après-midi, mais je suis heureux que vous ayez accepté de collaborer avec cette initiative du Comité sanctionnée par la réforme parlementaire. D'une certaine façon, vous représentez l'exécutif, et nous, le législatif.

**M. Tobin:** Y a-t-il une déclaration préliminaire, monsieur le président? J'ignore si le ministre voudra saisir l'occasion de prononcer des paroles empreintes de sagesse ou s'il préfère passer tout de suite aux questions.

**Le président:** Je crois savoir que le ministre n'a pas de déclaration à faire.

**L'honorable Benoît Bouchard (ministre des Transports):** J'ai déjà prononcé des paroles pleines de sagesse il y a deux semaines, monsieur Tobin.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Monsieur le président, aux fins du compte rendu, pourriez-vous demander au ministre de présenter les personnes qui l'accompagnent, particulièrement la personne qui a une drôle de tête à l'extrême gauche?

**Le président:** C'est vrai. Le ministre devrait présenter les personnes qui l'accompagnent. Je pense que nous les connaissons déjà, mais on pourrait commencer par cela et, le cas échéant, entendre une déclaration et passer ensuite aux questions.

**M. Bouchard:** Aura-t-on terminé à 17h30, monsieur le président?

**Le président:** Nous allons tout faire pour finir à 17h30 aujourd'hui. Comme vous avez la courtoisie d'être ponctuel, je vais essayer, pour ma part, de faire en sorte que nous terminions à 17h30. Cela devrait certainement vous aider à respecter votre horaire.

**M. Bouchard:** Bien.

Je vous présente M. Glen Shortliffe, sous-ministre des Transports, et M<sup>me</sup> Suzanne Hurtubise, fonctionnaire du ministère des Transports, spécialiste des chemins de fer.



[Text]

Ross Belsher is Parliamentary Secretary for the Minister of Transport.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I am going to attempt to heed your advice and try to get into an examination of the facts and avoid restating some of the positions of various and sundry parties around the table about the government's decision.

I want to draw to the minister's attention the "Review '89" study. The study was conducted, I understand, at a cost of \$4 million. If you take a look at it, you can see a long list of experts with impressive credentials attached to the study. I want to ask the minister whether, because the document has been made public, perhaps not in every circumstance, but generally speaking, he sees this document as a substantial piece of work, a creditable piece of work, and something that should be read carefully and read with a degree of respect.

**Mr. Benjamin:** What do you think he is going to say?

**Mr. Tobin:** It is very important what he says.

**Mr. Bouchard:** I just want to say that of course the document is considered by the department as a serious document providing information within the mandate and the considerations the document wanted to work in, particularly dealing with different options, without recommendations to the minister—

**Mr. Tobin:** You acknowledge that certain people with a great deal of expertise were involved in drafting this document?

**Mr. Bouchard:** Of course the perspective within which I considered the document in the decision, which has of course been made, was in serious consideration.

**Mr. Tobin:** The reason I put the question is I think the document has to be taken seriously. It cost a great deal of money and some very credible people were behind it. I want to say to the minister that in terms of looking at the business plan that has now been developed, at least the new structure of VIA Rail that has now been developed, we can certainly find throughout this document, particularly in chapter 9, but elsewhere as well, a great deal that would not support the plan the minister has ultimately brought down.

Specifically, if one were to accept the approach the Minister of Transport has taken to VIA Rail, which is to slash it by more than 50% of its routes, eliminate 2,700 jobs... if one were to say—and I do not say—that was the correct course of action, and if one looks at "Review '89", one can see that certain recommendations were made, for example, having to do with the eastern service; that is, the Halifax-to-Montreal service. Certain recommendations were made on the Toronto-to-Vancouver service in "Review '89". One has to accept that cuts had to be made, but the nature of the cuts that were finally put in place bears no relation to the proposed plan suggested in "Review '89".

[Translation]

Enfin, M. Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je vais essayer de suivre vos conseils et de m'en tenir à un examen des faits. Je vais donc éviter de répéter certaines des positions adoptées par diverses personnes autour de la table au sujet de la décision du gouvernement.

J'attire l'attention du ministre sur «l'Étude du transport ferroviaire voyageurs» publiée par Via en 1989 au coût de quatre millions de dollars. Si on consulte ce document, on constate qu'une longue liste d'experts affichant des titres et qualités impressionnants ont participé à l'étude. Ce document a été rendu public, et je voudrais que le ministre me dise si, de façon générale, peut-être pas dans tous les détails, il y accorde quelque crédit que ce soit. Considère-t-il que c'est un document important qu'il convient de lire attentivement et avec un certain respect?

**M. Benjamin:** Que pensez-vous qu'il va répondre?

**M. Tobin:** Ce qu'il a à dire est très important.

**M. Bouchard:** Il va de soi que ce document est considéré par le ministère comme un document sérieux, qui renferme des renseignements utiles dans le contexte du mandat et des paramètres qui ont présidé à sa rédaction. C'est ainsi qu'il examine différentes options sans présenter de recommandations au ministre. . .

**M. Tobin:** Vous reconnaissez donc que des gens très compétents ont participé à la rédaction de ce document.

**M. Bouchard:** Bien entendu, au cours du processus qui m'a amené à prendre ma décision, j'ai étudié très sérieusement la teneur de ce document.

**M. Tobin:** Si je pose cette question, c'est que je pense personnellement qu'il faut prendre ce document très au sérieux. Cette étude a coûté très cher et elle a été effectuée par des gens dont les compétences ne sauraient être mises en doute. Si l'on examine le plan d'entreprise qui vient d'être élaboré, ou en tout cas la nouvelle structure de Via, on constate que l'orientation du ministre ne trouve pas écho dans ce document, particulièrement au chapitre 9, mais ailleurs également.

Plus précisément, si l'on regarde, d'une part, la démarche adoptée par le ministre des Transports à l'égard de Via Rail, qui consiste à réduire de moitié les trajets, à supprimer 2,700 emplois, on peut dire—et je ne le dis pas—que c'était la meilleure chose à faire. D'autre part, si l'on examine la teneur de l'étude de 1989, on constate qu'elle renferme certaines recommandations, par exemple en ce qui concerne les services dans l'Est, c'est-à-dire la liaison Halifax-Montréal. On trouve également des recommandations au sujet du trajet Toronto-Vancouver. Si l'on accepte la nécessité des coupures, il n'en reste pas moins que celles que l'on a décidé d'appliquer au bout du compte n'ont aucun rapport avec le plan proposé par les auteurs de ce document.



[Texte]

Specifically, on the east coast it recommends the retention of the Ocean Limited. The government did not adopt that alternative. With Toronto-Vancouver "Review '89" indicated the most-cost effective scenario was for a full-service transcontinental train from Toronto to Vancouver, and a tri-weekly service. That scenario was not adopted either. Why did the government not look, if cuts were to be made—even though we disagree with those cuts—at the specific cost-effective recommendations contained in "Review '89"?

**Mr. Bouchard:** "Review '89" does not give the outlook of a national network. It takes every route, route by route, and considers three or four possibilities of what might be. For example, in the corridor between Toronto and Montreal it would take an optimum option or the minimum option and so on. There is nothing in this "Review '89" to propose a coherent, national, and sustainable network. It deals specifically with one route after another one. It does not give any recommendation to the minister. It just considers what options are possible, Mr. Tobin. It is in that perspective that we have considered the document, having in mind that we had to make a decision in a national perspective.

• 1540

**Mr. Tobin:** Mr. Bouchard, given that only 50% of VIA's current structure is left, given that the government says it is committed to the future of VIA Rail, given that there is not one penny in your announcement for new capital equipment—for equipment that is 35 years old, not a red cent—given that you did not in imposing the cuts take the most cost-effective scenarios, which were spelled out in "Review '89" at a cost of \$4 million, why should anybody believe the government is committed to the future of VIA Rail?

A skeptic would say that if cuts must be imposed—and we do not agree with that, but if they must be imposed—then at least should it not be done in the most cost-effective way, as pointed out in "Review '89"? A skeptic would say that you have built-in obsolescence in the current structure you have put in place. You have designed it in such a way, for example, in Atlantic Canada, by eliminating all the feeder routes, that in a year and half you are going to be able to come back here and tell us, by God, we gave them a new service in Atlantic Canada and they are not using it, we are going to have to close that one down too.

There is a feeling, no matter how you cut it, even if you accept that cuts had to be made, that the structure you put in place was not the most cost effective and was one that has a built-in design to fail. How would you answer that charge?

**Mr. Bouchard:** That of course is not the perspective we have and we always had. First I would like to make a little correction in what you said about the capital money. There is capital money in the budget, or reference levels,

[Traduction]

Ainsi, pour ce qui est de la côte est, on recommandait le maintien de l'«Océan». Or, le gouvernement n'a pas adopté cette solution. Pour ce qui est du trajet Toronto-Vancouver, les auteurs de l'étude affirment que l'option la plus rentable pour un train transcontinental à service complet reliant Toronto et Vancouver serait d'offrir trois départs par semaine. Ce scénario n'a pas été adopté non plus. Si des coupures s'imposaient, même si nous opposons à ces coupures, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas tenu compte des recommandations que renfermait cette étude sur la rentabilité des divers trajets?

**M. Bouchard:** L'étude de 1989 n'examinait pas le réseau dans une perspective nationale. Les auteurs ont examiné chaque trajet, au cas par cas, et ont envisagé pour chacun trois ou quatre options possibles. Ainsi, pour ce qui est du corridor Toronto-Montréal, on envisageait une option optimale ou une option minimale. L'étude ne propose pas un réseau national cohérent et viable. Elle porte sur chaque trajet individuellement. Elle ne renferme pas non plus de recommandations à l'intention du ministre. On se borne à envisager les options possibles, monsieur Tobin. Nous avons donc tenu compte du document, mais en gardant à l'esprit la nécessité de prendre une décision dans une perspective nationale.

**M. Tobin:** Monsieur Bouchard, étant donné que la structure actuelle de VIA a été amputée de moitié, étant donné que vous n'avez prévu aucune injection de capitaux pour l'achat d'immobilisations—quand on sait que le matériel de VIA a 35 ans—étant donné que les coupures que vous avez imposées font fi des scénarios les plus rentables énoncés dans l'étude de 1989, qui a coûté 4 millions de dollars, comment peut-on croire que le gouvernement veut sincèrement assurer l'avenir de VIA Rail?

Un sceptique dirait que si des coupures s'imposent—ce que nous contestons—, il faut à tout le moins les appliquer de la façon la plus rentable possible, en suivant la voie indiquée par les auteurs de ce document d'étude. Un sceptique dirait que la structure que vous avez mise en place renferme les propres gènes de son obsolescence. Ainsi, dans la région atlantique du Canada, vous avez décidé de supprimer tous les trajets rentables, de sorte que d'ici à un an et demi, vous allez pouvoir revenir devant nous et nous dire que malgré le fait qu'on ait accordé un nouveau service dans cette région, les gens ne l'utilisent pas et qu'il va falloir le supprimer lui aussi.

Peu importe l'angle sous lequel vous regardez les choses, même si l'on accepte que des coupures devaient être faites, on conserve l'impression que la structure choisie n'a pas tenu compte du facteur de la rentabilité et qu'elle est nécessairement vouée à l'échec. Que répondriez-vous à cette accusation?

**M. Bouchard:** Bien entendu, cela ne reflète pas la perspective qui est la nôtre et qui a toujours été la nôtre. Premièrement, je voudrais apporter une petite correction à ce que vous avez dit au sujet des crédits pour

[Text]

which has been determined. For 1989 there are \$56 million, \$46 million, \$90 million, \$32 million, \$22 million, \$35 million. There is capital money. It is not—

**Mr. Tobin:** It is no worry? Come on!

**Mr. Bouchard:** It is not. We have to keep something in mind all the time.

**Mr. Tobin:** What is that?

**Mr. Bouchard:** I know that you disagree with the cuts—and I have all respect for that—but we cannot say that we agree with the cuts but on the other side say that now we will put about the same kind of money as we put before. Cuts mean that we had to consider the reference levels that have been given to VIA Rail, which are basically over five years about \$1 billion less. We had to live within those reference levels, having in mind that we wanted to keep a national network to serve from Vancouver to Halifax, and at the same time we had to keep in mind that this network, unlike what you said before, we believe is sustainable. We can live with that, and VIA Rail has to consider many different possibilities to keep that not only alive but in progression, in line, once again, with the capacity we have to pay for that network.

**Mr. Tobin:** According to “Review ’89”, the network you now have reshaped is not the most efficient network that could have been shaped if cuts were to be imposed.

Let me ask you this question: what message do you have for Canadians today? A few years ago another Minister of Transport said “Use it or lose it”. Given that we now have a massively scaled-down VIA Rail—and we can argue about how massive that cut is, I think it is quite dramatic, I think it is fatal—what are you saying to Canadians? What happens a year from now, 18 months from now, 24 months from now, given the current route structure you have left in place, if you continue to see a further decline in traffic? What happens then?

**Mr. Bouchard:** I said that I introduced, Mr. Tobin—

**Mr. Malone (Crowfoot):** [Inaudible—Editor]

**Mr. Tobin:** It is not hypothetical; it is important. I am asking the minister. You can ask your questions when your turn comes, Mr. Malone.

**Mr. Bouchard:** I can answer, I think, that question.

**Mr. Tobin:** I think you can too.

**Mr. Bouchard:** Of course it is hypothetical. I believe that nobody here could say what it will be in one year and a half or two years. But when I introduced the new

[Translation]

immobilisations. Dans le budget, ou plutôt dans les niveaux de référence, on a prévu des sommes d'argent pour les immobilisations. Pour l'année 1989, on prévoit 56 millions, 46 millions, 90 millions, 32 millions, 22 millions et 35 millions. C'est de l'argent destiné aux immobilisations. Ce n'est pas. . .

**M. Tobin:** Ce n'est pas un problème? Allons donc!

**M. Bouchard:** Non. Il y a quelque chose qu'il faut garder constamment à l'esprit.

**M. Tobin:** Quoi?

**M. Bouchard:** Je sais que vous êtes contre les coupures, et je respecte votre opinion. Cependant, on ne peut pas dire d'une part qu'on est d'accord avec les coupures et d'autre part affirmer qu'il faudrait consacrer au service ferroviaire les mêmes crédits qu'avant. Dans un contexte de dégraissage, nous avons dû tenir compte des niveaux de référence assignés à VIA Rail, qui représentent environ 1 milliard de dollars de moins pour une période de cinq ans. Nous avons dû nous plier à ces niveaux de référence, sans oublier que nous voulions conserver un réseau national de Vancouver à Halifax. En même temps, nous voulions faire en sorte que ce réseau, soit viable, contrairement à ce que vous avez dit tout à l'heure. Nous pouvons nous accommoder de ce réseau, et VIA Rail doit envisager diverses façons d'assurer le service, bien sûr, mais dans les limites de notre capacité de payer.

**M. Tobin:** D'après l'étude de 1989, le réseau que vous avez élaboré n'est pas aussi efficient qu'il aurait pu l'être, si tant est qu'on accepte que des coupures s'imposaient.

Permettez-moi de vous poser la question suivante: quel est le message que vous transmettez aux Canadiens aujourd'hui? Il y a quelques années, un autre ministre des Transports a déclaré que les Canadiens devaient utiliser le service ferroviaire, au risque de le perdre. Étant donné que VIA Rail n'est plus guère qu'un squelette—on pourrait discuter de l'ampleur des coupures, mais à mon avis elles sont tellement considérables qu'elles risquent d'être fatales—qu'est-ce que vous dites, en fait, aux Canadiens? Que va-t-il se passer dans un an, dans un an et demi ou deux ans si l'achalandage continue à diminuer, malgré la restructuration des trajets? Que va-t-il se passer alors?

**M. Bouchard:** Monsieur Tobin, j'ai dit que j'avais instauré. . .

**M. Malone (Crowfoot):** [Inaudible—Éditeur]

**M. Tobin:** Il ne s'agit pas d'une question hypothétique. C'est très important. D'ailleurs, je m'adresse au ministre. Vous pourriez poser vos questions lorsque ce sera votre tour, monsieur Malone.

**M. Bouchard:** Je pense être en mesure de répondre à cette question.

**M. Tobin:** Je le pense aussi.

**M. Bouchard:** Il s'agit, bien sûr, d'une question hypothétique. Personne ici ne peut dire ce qui va se passer d'ici à un an et demi ou deux ans. Cependant,



## [Texte]

network, I said that it is solidly a five-year plan. I did not say that it was for one or two years and dependent upon what is going to happen. No. I said, here are the reference levels we have, and here is what we can do within those reference levels.

I want to come back to two things you said. The first is that it does not stick with anything that has been said in "Review '89". You know very well that "Review '89" does not have any recommendations. They do not recommend anything to the government. They do not say we should keep such and such. They say nothing about that.

Secondly, when you say "Use it or lose it", just a little part of this quotation is missing, which is the one where we say also that the reference levels if we use or lose it will have to diminish to \$400 million a year. The subsidies to VIA Rail by 1989-90 should be \$400 million, which is \$650 million, or \$641 million. In other words, use it or lose it. There would be reference levels of \$241 million less than what we have at the present time. We could not just give the first part, Mr. Tobin. I am going to state once again that we would expect to keep the most we could, but we have to keep in our minds that what we have is what we can afford. We could say anything, but at the end of the day we would have to pay for the services we give.

• 1545

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I submit to the minister that he is not answering the question. The reality is, you have reduced the network, you have moved at least 1.7 million people by your own estimates off the trains and to other modes of transport. You say they are moneys for capital, but frankly, it is a joke, in terms of the requirement of VIA Rail to recapitalize and put new equipment in place. You know that, I know that, everybody around this table knows that.

You say you are committed to the future of VIA Rail. You also say that VIA Rail is up for sale, bits and pieces and parts of the railway. Even by the analysis of "Review '89" you have not followed the most cost-effective and efficient means of cutting—if cut you must, and we disagree with that. There is I think a strong sense by rather objective people that you have a built-in policy of obsolescence, which will allow you to justify by your previous standards in 18 months, 24 months, shutting down the rest of the system. You will be able to point to the numbers and say look, it has not performed. You set up a system that is designed to fail, and I am saying to you: why should Canadians believe the Prime Minister made a mistake when he said yesterday "We are doing our best to get rid of VIA Rail"?

## [Traduction]

lorsque j'ai annoncé le nouveau réseau, j'ai précisé qu'il s'agissait d'un plan quinquennal ferme. Je n'ai pas dit que cette restructuration vaudrait pour un an ou deux, selon ce qui allait se passer. Non. J'ai exposé les niveaux de référence en vigueur et j'ai expliqué ce que nous pouvions faire dans les limites de ces niveaux de référence.

Je voudrais revenir sur deux choses que vous avez dites. Premièrement, vous avez dit que nous n'avions respecté aucune des propositions de l'étude de 1989. Vous savez fort bien que ce document ne renfermait aucune recommandation à l'intention du gouvernement. Les auteurs du document ne préconisaient pas le maintien de tel ou tel trajet. Il n'y avait rien à ce sujet.

Deuxièmement, vous avez cité ce qu'avait dit le ministre, soit que les Canadiens devaient utiliser le service ferroviaire, sinon ils risquaient de le perdre. Vous avez pourtant négligé de mentionner le reste de ses propos. Il a été précisé que les niveaux de référence tomberont à 400 millions de dollars par an. Les subventions accordées à VIA Rail en 1989-1990 s'élèveront à 400 millions de dollars, comparativement à 650, ou 641 millions, à l'heure actuelle. Autrement dit, servez-vous-en, sinon... Les niveaux de référence seront de 241 millions inférieurs au niveau actuel. Il faut faire des citations intégrales, monsieur Tobin. Je répète encore une fois que nous avons essayé de conserver le réseau le plus complet possible, mais il faut se rappeler que ce qui reste, c'est ce que nous pouvons nous permettre. On peut dire ce qu'on voudra, mais au bout du compte, il nous faut financer les services que nous offrons.

**M. Tobin:** Monsieur le président, le ministre ne répond pas à la question. En fait, vous avez restreint le réseau et, d'après vos propres estimations, vous avez incité au moins 1,7 million de gens à abandonner le train pour d'autres modes de transport. Vous dites que des crédits sont prévus pour les immobilisations, mais ce n'est pas sérieux, compte tenu du fait que VIA Rail a besoin de se recapitaliser et d'acquérir du matériel neuf. Vous le savez, je le sais, et toutes les personnes assises autour de la table le savent aussi.

Vous affirmez avoir à coeur l'avenir de VIA Rail, mais vous dites dans le même souffle que VIA Rail est à vendre, morceau par morceau, pièce par pièce. Et si l'on en croit l'analyse des auteurs de «l'Étude du transport ferroviaire voyageurs» de VIA, vous n'avez pas effectué vos coupures—coupures que nous ne jugeons pas nécessaires—avec un souci de rentabilité et d'efficacité. Je pense que des gens assez objectifs sont convaincus que vous avez pratiqué délibérément une politique de l'obsolescence qui vous permettra de justifier la suppression du reste du réseau d'ici à 18 ou 24 mois, en fonction de vos critères antérieurs. Vous pourrez citer des chiffres et faire valoir que l'on n'a pas obtenu les résultats escomptés. Vous avez élaboré un réseau voué à l'échec, et je vous demande pourquoi les Canadiens croiraient que le premier ministre a fait un lapsus lorsqu'il a déclaré hier:



[Text]

**Mr. Bouchard:** I will not refer, Mr. Chairman, to the quotation. I think we said what we had to say this afternoon in the House. I said it is a five-year plan; it has to live within the reference levels that we have given. As a Minister of Transport I say that if those levels are respected, there is no reason to believe we are going to close anything else. But I will repeat what I have already said: if there is any private sector company or organization that wants, for some reason, to take over the railway and give service to Canadians which normally should be better—and we agree at least about some things, Mr. Tobin—we both want to give Canadians the best service we can. Perhaps they can resurrect services in lines which have been abandoned, I do not know, or give better service in other sectors.

If we do not have to put billions of dollars into that, I think it will be good not only for us but also for Canada. At the present time, 25% of Transport Canada's budget is put into VIA Rail for 3% of ridership. It is not normal, Mr. Tobin, anywhere in the word.

**Mr. Tobin:** We now have "Review '89", which I think makes excellent reading for those who have not read it. Will the minister provide VIA Rail's new business plan to this committee?

**Mr. Bouchard:** We will provide, parts of the... it is confidential. No business plan of any Crown corporation that has to compete on the market has to be disclosed, Mr. Chairman. It is absolutely normal that those corporate plans will have—

**Mr. Tobin:** Is it a one-year plan, a five-year plan?

**Mr. Bouchard:** They were when you were in power; they are when we are in power.

**Mr. Angus:** I too want to explore the details rather than getting into rhetoric. There are other places and other times for that.

I want to try to find out a bit—I am sure the committee would be interested in knowing, as well as all Canadians—about the process you went through in making your decision. Do I take it that this document, entitled "Review of Passenger Rail Transportation in Canada"—submitted to you by VIA Rail—was the basis for your decision, or were there other documents that you used, and if so, could you indicate to us which ones?

**Mr. Bouchard:** We used the corporate plan provided by VIA Rail. We used the document to which you are referring. We have told a lot of people about their

[Translation]

«Nous faisons tout notre possible pour nous débarrasser de VIA RAIL»?

**M. Bouchard:** Monsieur le président, je ne commenterai pas cette citation. Nous avons dit ce que nous avons à dire cet après-midi à la Chambre. J'ai expliqué qu'il s'agissait d'un plan quinquennal qui devait tenir compte des niveaux de référence imposés. À titre de ministre des Transports, je peux vous dire que si ces niveaux sont respectés, il n'y a pas de raison de croire que nous allons supprimer d'autres liaisons. Cependant, je vais répéter ce que j'ai déjà dit: si, pour une raison quelconque, une entreprise ou un organisme du secteur privé veut acquérir certains trains et assurer aux Canadiens le service auquel ils sont en droit de s'attendre, il me semble que ce serait préférable. M. Tobin et moi sommes au moins d'accord sur une chose: nous voulons tous deux que les Canadiens bénéficient du meilleur service possible. Peut-être le secteur privé sera-t-il en mesure de ressusciter certains trajets qui ont été abandonnés ou d'assurer un meilleur service dans d'autres secteurs, je n'en sais rien.

Si le gouvernement n'a pas à engloutir des milliards de dollars dans ce secteur, je pense que cela sera bon non seulement pour lui, mais pour l'ensemble du Canada. À l'heure actuelle, 25 p. 100 du budget de Transports Canada est affecté à VIA Rail pour une clientèle qui représente 3 p. 100 de la population. Ce ne serait pas normal nulle part au monde, monsieur Tobin.

**M. Tobin:** J'invite tous ceux qui ne l'ont pas encore fait à lire l'étude de 1989 effectuée par VIA Rail, parce que c'est un excellent document. Le ministre va-t-il fournir au Comité le nouveau plan d'entreprise de VIA Rail?

**M. Bouchard:** C'est confidentiel. Monsieur le président, nous ne sommes pas tenus de divulguer le plan d'entreprise des sociétés de la Couronne qui doivent être concurrentielles sur le marché. Il est tout à fait normal que ces plans d'entreprise soient...

**M. Tobin:** Il s'agit d'un plan d'un an ou de cinq ans?

**M. Bouchard:** Ces documents étaient confidentiels lorsque les libéraux étaient au pouvoir et ils le sont encore aujourd'hui.

**M. Angus:** Je voudrais explorer certains détails au lieu de perdre mon temps dans un débat oiseux. Il y a d'autres endroits et d'autres moments pour cela.

Je voudrais en savoir un peu plus long au sujet du processus de prise de décisions qui a été le vôtre. Je suis convaincu que cela intéressera énormément les membres du Comité et l'ensemble des Canadiens. Dois-je conclure que le document intitulé «Étude du transport ferroviaire voyageurs» que vous a présenté VIA Rail a été le fondement de votre décision? Y a-t-il d'autres documents qui vous ont influencés et, dans l'affirmative, pourriez-vous nous dire lesquels?

**M. Bouchard:** Nous nous sommes servis du plan d'entreprise fourni par VIA Rail. Nous avons utilisé le document dont vous parlez. Nous avons discuté avec bien

[Texte]

perception of the future of VIA, not only of the future of VIA Rail but of the way we should manage transportation because we have a deficit to cut and we have to manage with less money than we had before, and we considered many other... You know, of course it is a Cabinet decision. It is a government decision.

• 1550

Everybody in the government wanted to provide their perception about this. In other words, we consulted. I have been here twice. I was before the committee in June, twice for three or four hours, and you remember that about 90% of the questions at the time were on VIA Rail.

**The Chairman:** And your answer, Mr. Minister, was you could not really answer them until you got the working plan from Mr. Lawless. Let us not play games with that. When Mr. Lawless came before us, he said he could not tell us because he had to give you the plan first.

**Mr. Bouchard:** Absolutely.

**The Chairman:** This is why we are in this vacuum, and this is why there is a little frustration about getting down to the core of it.

You also said to Mr. Tobin that the working plan quite properly has no recommendations. Mr. Tobin's last question, which you did not quite answer as I do not think you heard the last part of it, asked whether Mr. Lawless made recommendations.

**Mr. Bouchard:** Mr. Chairman, we tabled the document. I am sure that you have looked at the document: "Summary of 1989-93 Corporate Plan", "Summary of the 1989 Operating Budget", "Summary of the 1989 Capital Budget". I think it is very clear that is the document which has been provided. But I have been clear and I will be clear again. I will not release the corporate plan. With all the experience you have in the House of Commons, you should know that corporate plans are not released integrally. We release summaries, Mr. Chairman, because VIA Rail, as does CN, as does Air Canada, as does any Crown corporation, has to work on a commercial and confidential base, and with the experience you have you know all about the flak we had over the bus industry dealing with the question of tariffs by VIA Rail, and so on. That is why we have to keep a balance.

**The Chairman:** I understand that.

**Mr. Bouchard:** We looked at a lot of documents, and I have listened to a lot of people, but a decision had to be made and that is what we did.

**Mr. Angus:** Mr. Minister, you have had experience over the last four or five months with unofficial documents, as I think you called them. Would you not rather have an official document for us to review than one that is leaked?

[Traduction]

des gens de l'avenir qu'ils entendent pour VIA. Nous avons aussi discuté de la gestion des transports devant la nécessité d'éponger le déficit et de se tirer d'affaire avec moins d'argent que par le passé. Nous avons envisagé beaucoup d'autres... Il s'agit, vous le savez, d'une décision du Cabinet, donc du gouvernement.

Tous les membres du gouvernement ont voulu faire valoir leur point de vue. Autrement dit, nous avons consulté. C'est la deuxième fois que je viens ici. J'ai comparu en juin, à deux reprises pendant trois ou quatre heures, et vous vous souviendrez qu'environ 90 p. 100 des questions portaient sur VIA Rail.

**Le président:** Et ce que vous nous avez dit, monsieur le ministre, c'est qu'il vous était impossible de nous répondre avant d'avoir obtenu le plan de travail de M. Lawless. Ne finissons pas. Quand M. Lawless a comparu, il a dit ne rien pouvoir nous déclarer parce qu'il devait d'abord vous donner le plan.

**M. Bouchard:** Tout à fait.

**Le président:** C'est pourquoi nous sommes en porte-à-faux, et c'est pourquoi essayer d'aller au fond de cette affaire commence à être exaspérant.

Vous avez aussi dit à M. Tobin que le plan de travail ne renfermait aucune recommandation. M. Tobin, dans sa dernière question, à laquelle vous n'avez pas répondu parce que la dernière partie vous a échappé, je crois, vous a demandé si M. Lawless avait fait des recommandations.

**M. Bouchard:** Monsieur le président, nous avons déposé le document. Vous l'avez sûrement vu: «Résumé du plan d'entreprise 1989-1993», «Résumé du budget d'exploitation 1989», «Résumé du budget d'équipement 1989». Il est établi que le document a été déposé. Par contre, je le dis clairement et je le répète: je ne rendrai pas public le plan d'entreprise. Avec votre expérience à la Chambre des communes, vous devez savoir que les plans d'entreprise ne sont jamais divulgués intégralement. Ce que nous rendons public, monsieur le président, ce sont des résumés, parce que VIA Rail, comme le CN, Air Canada et les autres sociétés d'État, sont des entreprises qui doivent protéger l'information de nature commerciale qui les concerne. Vous savez quels ennuis nous avons eu à propos des services d'autocars et des tarifs de VIA Rail. C'est pourquoi nous essayons d'équilibrer les choses.

**Le président:** Je comprends.

**M. Bouchard:** Nous avons consulté un grand nombre de documents, et nous avons écouté un grand nombre de gens, mais il fallait prendre une décision, et nous l'avons prise.

**M. Angus:** Monsieur le ministre, depuis quatre ou cinq mois, vous avez travaillé avec des documents officiels, comme vous les avez appelés. Ne préféreriez-vous pas que nous passions en revue un document officiel plutôt qu'un document qui a fait l'objet d'une fuite?



[Text]

**Mr. Bouchard:** You have your own answer because you know that the documents you used in the House of Commons two weeks before... what you announced at the time was not exactly what came about.

**Mr. Angus:** Ah! We will come back to the last weekend in a moment.

**Mr. Bouchard:** I think you are a fair man and you know very well that what you said in the House of Commons and elsewhere the week before the announcement was not... for example, you have just one line in Atlantic Canada. I said to wait for the official document, and that is what I did.

Mr. Chairman and Mr. Angus, we have looked and listened a lot more than you believe.

**Mr. Angus:** Actually that leads me to another question, Mr. Chairman, I was not going to ask just yet, but I will because the minister has prompted me. In your statement, delivered in the press theatre, on October 4, on page 2 you indicate that seven corridor routes will be operated, including Toronto, Brantford, London, Windsor, 30 trips per week.

**Mr. Bouchard:** Yes.

**Mr. Angus:** Yet in the Order in Council tabled on the same day, PC 1989-1974, on page 5 it says, with reference to VIA, CN and CP shall discontinue the operation of the following passenger train services effective January 15, 1990, and item (d) on that is Toronto—London via Stratford, and item (e) is Toronto—London via Brantford.

**Mr. Bouchard:** Yes.

**Mr. Angus:** There may be some logical explanation for that, but certainly, Mr. Minister, what is clear from our perception is that one hand did not know what the other one was doing. You were processing something through Cabinet which was not quite the same as you were saying to the press in the press theatre.

**Mr. Bouchard:** Mr. Shortliffe, if you are agreeable, will give you the answer?

**Mr. Glen Shortliffe (Deputy Minister, Transport Canada):** There were two routes, Mr. Chairman. There was a Toronto—London route, which was discontinued as announced by the minister on October 4; and there is a Toronto—Brantford—London—Windsor route, which is continuing at 30 trips per week.

**Mr. Angus:** And yet there is no mention in the Order in Council in that definitive way. Would it not be logical, if you are going to say elsewhere in the Order in Council that routes with intermediate stops named would be listed, you would do the same thing for this particular route? It is a moot point, but perhaps not so moot for the people of Brantford who are wondering whether or not they really have their service.

[Translation]

**M. Bouchard:** Vous connaissez la réponse, parce que vous savez que les documents dont vous vous êtes servis à la Chambre des communes il y a deux semaines... Ce que vous avez annoncé n'est pas exactement ce qui s'est produit par la suite.

**M. Angus:** Ah! Nous reviendrons sur ce qui s'est passé pendant le week-end dans un moment.

**M. Bouchard:** Homme juste que vous êtes, vous savez très bien que les propos que vous avez tenus à la Chambre des communes et ailleurs avant l'annonce n'étaient pas... Par exemple, il n'y a qu'une ligne dans la région atlantique du pays. J'ai dit d'attendre la version officielle, et voilà.

Monsieur le président et monsieur Angus, nous avons observé et écouté bien plus que vous ne le croyez.

**M. Angus:** Justement, cela m'amène à une autre question, monsieur le président, que je ne voulais pas poser tout de suite, mais comme le ministre m'y incite... La déclaration remise à la presse le 4 octobre, en page 2, indique que sept circuits seront exploités dans le couloir, y compris Toronto, Brantford, London, Windsor—30 liaisons par semaine.

**M. Bouchard:** Oui.

**M. Angus:** Pourtant, dans le décret déposé le même jour, CP 1989-1974, en page 5, on lit, à propos de VIA, que le CN et le CP cesseront d'exploiter les trains de voyageurs suivants à compter du 15 janvier 1990. À l'alinéa d), il est question de la liaison Toronto-London via Stratford, et à l'alinéa e), du circuit Toronto-London via Brantford.

**M. Bouchard:** Oui.

**M. Angus:** Il y a peut-être une explication logique à cela, monsieur le ministre, mais c'est clair pour nous que la main gauche ignorait ce que faisait la main droite. La décision qui se prenait au Cabinet ne cadrerait pas tout à fait avec les propos tenus devant la presse.

**M. Bouchard:** Monsieur Shortliffe, voulez-vous répondre?

**M. Glen Shortliffe (sous-ministre, Transports Canada):** Il y a deux circuits, monsieur le président: Toronto-London, supprimé conformément à l'annonce du ministre le 4 octobre; Toronto-Brantford-London-Windsor, maintenu à raison de 30 liaisons par semaine.

**M. Angus:** Pourtant, le décret reste muet là-dessus. N'aurait-il pas été logique de préciser chacune des étapes de ce parcours? Cela n'a plus d'importance, sauf peut-être pour la population de Brantford, qui se demande s'il y a encore un train.



[Texte]

[Traduction]

• 1555

**Mr. Shortliffe:** Let me repeat again that there were two routes: Toronto—London and Toronto—Brantford—London—Windsor. The first route has been dropped, but the second route has been retained.

The reason for the particular wording of the Order in Council is that we were having to deal with old CTC orders that had been made back in a previous era. In order to pass Orders in Council, we had to specifically use wording from the original orders. Descriptively, I have just described to you what is happening.

**Mr. Angus:** Okay. We may come back to that.

**Mr. Minister,** I want to get back to the process again. At some point in the process, you indicated to VIA Rail that you wanted it to come up with the review document. I would like to know what specific instructions you gave. Did you say you wanted a certain approach taken on the corridor and a different approach taken elsewhere? Did you just generally say to take a look at it to see what it could come up with? Or were you more specific?

**Mr. Bouchard:** You know very well, Mr. Angus, that first of all this document has not been requested by me; it was requested by Mr. Crosbie when he was Minister of Transport.

**Mr. Angus:** We cannot ask him; we can only ask you.

**Mr. Bouchard:** I know. The content of the document has been determined by VIA Rail itself. You will remember that Mr. de Belleval talked about the document a couple of times. This document was given to me on August 22, 1989. In the meantime, I have not been specifically informed by VIA Rail or by Mr. de Belleval before or Mr. Lawless after; I just wait for the document I used at the time. . . I received the document from VIA Rail.

**Mr. Angus:** The reason I am asking this question, Mr. Minister, is that the manner in which VIA conducted the review of the various segments differs from segment to segment. The corridor examination had four options: a minimum role, current, competitive role, and maximum role. The western had current, restructured and commercial; the eastern had current and restructured; the regional had current and minimal. Clearly there has been a different analysis done for every section.

I will say quite frankly that I think the work done on the corridor examination is exceptionally good and provides a proper range of alternatives so that one can compare the worst with the best. The same cannot be said of the other options, however. From my reading of it, it would appear either that VIA on its own made a conscious decision not to pursue the maximization of the western, eastern and regional routes, or that there was specific or inferred direction from your predecessor that it

**M. Shortliffe:** Je vous répète qu'il y a deux parcours: Toronto-London et Toronto-Brantford-London-Windsor. Le premier a été supprimé, le second a été maintenu.

Si le décret a été rendu de cette façon, c'est qu'il fallait reprendre le libellé des anciennes ordonnances de la CCT. Pour adopter un décret, il faut reprendre le libellé du décret antérieur. Je viens de vous décrire de quoi il s'agit.

**M. Angus:** D'accord, entendu. Nous y reviendrons peut-être.

Monsieur le ministre, je veux revenir à nouveau sur la façon dont on s'y est pris. À un moment donné, vous avez ordonné à VIA Rail de préparer l'étude. Quelles instructions précises avez-vous données? Avez-vous exigé que l'on adopte une perspective particulière pour le couloir et une autre ailleurs? Avez-vous demandé en termes généraux un examen de la situation, sans autres précisions, ou était-ce le contraire?

**M. Bouchard:** Vous savez très bien, monsieur Angus, que ce document n'a pas été demandé par moi, mais bien par M. Crosbie à l'époque où il était ministre des Transports.

**M. Angus:** Nous ne pourrions pas lui poser la question; c'est donc à vous que nous la posons.

**M. Bouchard:** Je sais. La teneur du document a été déterminée par VIA Rail. Vous vous souviendrez que M. de Belleval a parlé de ce document à quelques reprises. Le rapport m'a été remis le 22 août 1989. Entre-temps, je n'ai pas été informé en termes précis par VIA Rail ou par M. de Belleval avant, ou par M. Lawless après; je me contente d'attendre les documents dont je me suis servi à ce moment-là. . . J'ai aussi le document de VIA Rail.

**M. Angus:** Si je pose la question, monsieur le ministre, c'est que la méthode adoptée par VIA Rail change en fonction des lignes. Dans le cas du couloir, il y a quatre options: un rôle minimum, le rôle actuel, un rôle compétitif et un rôle maximum. Pour les lignes de l'Ouest, le rôle actuel, un rôle structuré et un rôle commercial; dans l'Est, le rôle actuel et un rôle restructuré; pour les lignes régionales, le rôle actuel et un rôle minimal. De toute évidence, l'analyse varie par tronçon.

Je vous dirai bien honnêtement que l'examen du couloir est de qualité exceptionnelle et comprend une série d'options qui permet de comparer le meilleur et le pire scénarios. Il n'en va pas de même pour les autres sections, par contre. On dirait que VIA a délibérément choisi de ne pas envisager la maximisation du service dans l'Ouest, l'Est et les régions, ou que votre prédécesseur a donné instruction, implicitement ou explicitement, de se concentrer sur ce qui, de l'avis du gouvernement, faisait la

[Text]

should concentrate on what was felt by the government to be the viability of the corridor versus the lack of viability of the rest of the system.

I am wondering whether you would be prepared to go back through your files and to provide to the committee any correspondence between your predecessor, Mr. Crosbie, and VIA specifically with regard to the review of passenger rail transportation in Canada so that we can know clearly whether this document was the result of VIA's own work or whether it had specific instructions from the Government of Canada.

**Mr. Bouchard:** Of course, I can disclose documents which are public, Mr. Angus, but you know very well with the experience you have that I cannot disclose documents—

**Mr. Angus:** With permission you can.

**Mr. Bouchard:**—particularly those that are not public and have been written by my predecessor. I can tell you—of course, it is just my word, but it is better than nothing—that I never gave any instruction, because, first, I was not there—

**Mr. Angus:** No, I appreciate that.

**Mr. Bouchard:**—nor did Mr. Crosbie give to VIA Rail and Mr. de Belleval any instruction to conduct the study or review in a way that it could provide such and such. It has been entirely done by VIA Rail under its own perception of what should be done. I remind you that VIA Rail has its own board of directors. It is a Crown corporation. I suppose a mandate was given at the time by the board of directors based on a request by the Minister of Transport. Once again, at no time did I give any direction to VIA Rail regarding the way it should do "Review '89".

• 1600

**Mr. Angus:** When you received "Review '89" on August 22—your date—and reviewed it, did you not question VIA Rail on the fact that they did not examine every section of the operation using the same measuring stick and they did not provide the same range of options to the Government of Canada? You yourself said time and time again you were waiting for the options from VIA, to explore them.

**Mr. Bouchard:** Yes.

**Mr. Angus:** But what you have in here is apples, oranges, pears, and grapes.

**Mr. Bouchard:** No.

**Mr. Angus:** You say no, but if one gives you a maximum role and another just shows current and minimum, did it not strike you as unusual that you were not being given a fair comparison on which to make your judgment?

**Mr. Bouchard:** No, because you should understand that VIA Rail has considered "Review '89" within the corporate plan that has been proposed to the minister. It

[Translation]

viabilité du couloir par opposition à la non-viabilité du reste du réseau.

Accepteriez-vous de consulter vos dossiers et de remettre au Comité la correspondance échangée entre votre prédécesseur, M. Crosbie, et VIA Rail au sujet du transport ferroviaire des voyageurs au Canada pour nous permettre de juger par nous-mêmes si ce document est le résultat de l'initiative de VIA ou d'instructions venues du gouvernement?

**M. Bouchard:** Vous savez très bien, monsieur Angus, que je peux communiquer les documents qui sont de nature publique, mais vous savez aussi que je ne peux pas remettre des documents. . .

**M. Angus:** Avec la permission voulue, vous le pouvez.

**M. Bouchard:** . . . surtout ceux qui ne sont pas publics et qui ont été préparés par mon prédécesseur. Je peux vous assurer—évidemment, ce n'est que ma parole, mais c'est mieux que rien—que je n'ai jamais donné d'instructions, parce que, tout d'abord, je n'étais pas là.

**M. Angus:** Non, je comprends.

**M. Bouchard:** . . . pas plus que n'en a donné M. Crosbie à VIA Rail et à M. de Belleval pour que l'étude soit réalisée de manière à donner des résultats prédéterminés. Elle a été réalisée en entier par VIA Rail ainsi qu'elle l'entendait. Je vous rappelle que Via a son propre conseil d'administration. C'est une société d'État. J'imagine que le conseil a confié un mandat inspiré de la demande du ministre des Transports. Encore une fois, je n'ai jamais donné d'instructions à VIA Rail sur la manière dont elle devait effectuer l'étude de 1989.

**M. Angus:** Après avoir reçu l'étude de 1989 le 22 août—c'est la date que vous avez donnée—et en avoir pris connaissance, n'avez-vous pas demandé à VIA Rail pourquoi on n'avait pas mesuré chaque branche de l'entreprise à la même aune et pourquoi le même éventail d'options n'avait pas été présenté au gouvernement? Vous-même avez dit à plusieurs reprises que vous attendiez de VIA des options pour pouvoir les étudier.

**M. Bouchard:** Oui.

**M. Angus:** Mais ce que l'on trouve ici, c'est un méli-mélo prodigieux.

**M. Bouchard:** Non.

**M. Angus:** Vous dites que non, mais si dans un cas on propose un rôle maximum et dans l'autre que le rôle actuel ou un rôle minimum, ne trouvez-vous pas curieux qu'on ne vous soumette pas une comparaison équitable pour former votre jugement?

**M. Bouchard:** Non, parce qu'il faut comprendre que VIA Rail a réalisé l'étude de 1989 dans le cadre du plan d'entreprise proposé au ministre. C'était son rôle. La



## [Texte]

was their role. They gave me a document called "Review '89", which is not necessarily... it is an updated document that will be used to further a royal commission or anybody else who would like to look at the contents of this document, and it could be done in such a way that it will perhaps help to determine the future of the system. But VIA Rail itself considered within the corporate plan, which has been proposed to the minister... and it is the official document provided to me. I answered, too, you will remember, the day of the announcement, with an acceptance by the Treasury Board. In other words, that is the official document, which I suppose VIA Rail has considered within the corporate plan, and which I received from the corporation.

**Mr. Angus:** Mr. Minister, I appreciate what you are saying, and I understand VIA knew they had *x* that would be available to them. But for a proper comparison... You were the one who was going to make the decision, you and Cabinet, and you could have decided... Say you were given the full range of options on every service. You could have picked the corridor to decimate if you saw that on the regional and the eastern and the western systems there was a chance to do better than we are doing today at the dollars that were available from the federal treasury. By basing your decision on this document in part, you are doing so on the basis of partial information only.

**Mr. Bouchard:** No. Once again, it is one document we utilized within a lot of references. "Review '89", as I said to Mr. Tobin, has been considered as a reference by a group who worked I think seriously and quite competently on that issue. But when the government has to make a decision, it has to gather all the information that has been provided on the way it wants to provide the new decision, the new decision we always said would be based on a national and sustainable and affordable network...

As much as this document could be important, it could be important also as a representation, which has been mainly the fact that the corridor was perhaps the sector with the greatest ridership. It could be seen in that way by the document, because as you are well aware, the document determined that the only place where the corridor could be viable is between Toronto and Montreal. It could make that kind of—not recommendation; there is no recommendation—confirmation that it is the reality. But I have to consider, as a minister, that even though the ridership is not the same in Atlantic Canada or western Canada... if I talk about the national network, I have to consider that option as a whole, not only of the ridership itself.

**Mr. Angus:** Did any of the other documents you reviewed, Mr. Minister, show a maximum role for the regional, eastern, or western systems?

**Mr. Bouchard:** It has not been presented in that way. But you read the same editorials and columns and so on.

## [Traduction]

société m'a donné un document intitulé «Étude pour 1989», qui n'est pas nécessairement... c'est une révision qui servira à une commission royale d'enquête, ou à quiconque voudra s'en servir, et permettra peut-être de décider de l'avenir du réseau. Mais la société VIA a fait son étude dans le cadre du plan d'entreprise, qui a été proposé au ministre... c'est le document officiel qui m'a été remis. Vous vous souviendrez que le jour de l'annonce, j'ai aussi parlé de l'acceptation par le Conseil du Trésor. Autrement dit, c'est le document officiel que VIA, j'imagine, a réalisé dans le cadre du plan d'entreprise et que moi j'ai reçu de la société.

**M. Angus:** Monsieur le ministre, je comprends ce que vous dites, et je comprends que VIA savait qu'elle avait tant de crédits à sa disposition. Mais pour faire une bonne comparaison... C'est vous qui alliez prendre la décision, vous et le Cabinet, et vous auriez pu décider... si on vous avait donné un éventail complet d'options pour toutes les branches de l'entreprise. Vous auriez pu choisir d'anéantir le couloir si vous aviez jugé que les tronçons de l'Est, de l'Ouest et des régions avaient des chances de prospérer mieux qu'aujourd'hui en fonction des fonds dont dispose le Trésor. La décision prise en fonction de ce document est une décision prise en fonction d'une information incomplète.

**M. Bouchard:** Non. Encore une fois, c'est un document source parmi beaucoup d'autres. Comme je l'ai dit à M. Tobin, l'étude de 1989 a été prise en compte par un groupe de réflexion sérieux et compétent. Lorsque le gouvernement doit prendre une décision, il doit rassembler toute l'information nécessaire, et cette décision, nous l'avons toujours dit, doit cadrer avec un réseau national durable et à prix abordable.

L'importance de ce document tient surtout au fait que c'est le couloir où il y a le plus grand nombre de voyageurs. Vous savez que le seul tronçon rentable du couloir, d'après le document, se trouve entre Toronto et Montréal. Ce n'est pas une recommandation, mais bien une confirmation de la réalité. Moi, par contre, à titre de ministre, je dois considérer le fait que même si le nombre de voyageurs n'est pas aussi important dans la région de l'Atlantique ou de l'Ouest... Pour avoir un réseau national, je dois tenir compte d'autre chose que du seul nombre de voyageurs.

**M. Angus:** Dans les documents que vous avez passés en revue, monsieur le ministre, y en a-t-il un qui évoque un rôle maximum pour les autres éléments du réseau: les régions, l'Est, l'Ouest?

**M. Bouchard:** Cela n'a pas été présenté de cette façon. Mais on lit les mêmes éditoriaux et les mêmes chroniques.



[Text]

In this country we have people who believe the train is viable between Quebec and Windsor. You know that very well.

**Mr. Angus:** That is not my question, though.

**Mr. Bouchard:** I know. I say to you it has been proposed, but in a different way. There is no other "Review '89" that proposes exactly the same thing.

**Mr. Angus:** So there is no technical document, then, you had access to that showed maximizing the other parts of the system?

**Mr. Bouchard:** The exact same pattern? No.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Monsieur le ministre, nous vous souhaitons la bienvenue à ce Comité.

• 1605

On a prétendu dans le passé que vous n'aviez pas consulté beaucoup de gens, mais dans le cas de notre Comité, on peut dire que vous êtes en train de battre un record cette année. En effet, aucun autre ministre de ce gouvernement n'a comparu aussi souvent devant un comité. C'est tout à votre honneur, et nous vous accueillons avec plaisir.

Dans l'étude que VIA Rail nous a fait parvenir, à la page 67, il est question du rôle optimal de cette compagnie entre Montréal et Québec. On propose la construction d'une nouvelle voie ferrée sur la rive nord du Saint-Laurent afin de maintenir le service actuel pendant les huit prochaines années et de permettre par la suite, sur une période de 12 ans, la mise en service d'un train à très grande vitesse.

Selon l'étude de VIA Rail, cette opération coûterait 880 millions de dollars au cours des 20 prochaines années. Il y aurait toutefois un déficit global d'exploitation de 630 millions de dollars comprenant le capital et l'exploitation d'une telle ligne.

Pourquoi avez-vous rejeté cette proposition de VIA Rail d'instaurer d'ici huit ans un train à très grande vitesse sur le corridor nord du fleuve Saint-Laurent et d'abolir en même temps les trains qui circulent sur la rive sud du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec?

**M. Bouchard:** La première raison, monsieur Pronovost, c'est qu'on ne dispose pas des sommes dont vous parlez. Étant donné les chiffres qu'on m'a donnés, cela est très clair. Deuxièmement, si on disposait d'une somme de cette nature, on devrait toujours garder à l'esprit qu'on ne peut pas desservir que la région entre Montréal et Toronto. C'est un choix qu'on aurait pu faire, mais le gouvernement n'a pas considéré acceptable de ne desservir essentiellement que la seule partie considérée viable dans le document, soit Toronto-Montréal. Il aurait fallu allouer à ce projet des sommes d'argent considérables tout en maintenant un réseau national, ce qui était impossible.

[Translation]

Il y a des Canadiens qui estiment que le train est rentable entre Québec et Windsor. Vous le savez très bien.

**M. Angus:** Mais ce n'est pas ma question.

**M. Bouchard:** Je sais. Je vous dis que cela a été proposé, mais de façon différente. Il n'y a pas d'autre document comme l'étude de 1989 qui propose exactement la même chose.

**M. Angus:** Il n'y a donc pas de document technique parmi ceux que vous avez consultés qui évoquait la maximisation des autres éléments du réseau?

**M. Bouchard:** Exactement de la même façon? Non.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Mr. Minister, welcome to the committee.

In the past it was said that you did not consult with many people. However, as far as our committee is concerned, I think we can say that you are setting a record this year. In fact, no other government department has appeared before a committee as often. This does you great credit and it is our pleasure to welcome you.

On page 67 of the study that VIA Rail sent us, VIA's optimal role between Montreal and Quebec city is discussed. The study proposes constructing a new railway on the north shore of the St. Lawrence in order to maintain present service over the next eight years and to allow for the introduction of a high-speed train service over a period of twelve years.

According to the VIA study, this proposal would cost \$880 million over the next 20 years. There would, however, be a global operating deficit of \$630 million including capital expenditures and operating costs.

Why have you rejected VIA's proposal to introduce, eight years from now, a high-speed train service for the north corridor of the St. Lawrence River, while eliminating all trains that serve the south shore of the St. Lawrence, between Montreal and Quebec City?

**Mr. Bouchard:** The first reason, Mr. Pronovost, is that we do not have the kind of money you are talking about. In light of the figures that I have been given, this is very clear. Secondly, if we did have that kind of money, we would still have to bear in mind that we cannot provide service for the region between Montreal and Toronto alone. That was a choice that we could have made, but the government did not consider it acceptable to provide service for the only region considered viable in this study, namely the Toronto-Montreal corridor. We would have had to allocate a great deal of money for this project, while at the same time maintaining a national network; this would have been impossible.

## [Texte]

On s'est dit: Si le gouvernement n'est pas en mesure de le faire, il écoutera avec beaucoup d'attention toute entreprise privée ayant des propositions à lui faire à ce sujet. Comme je disais tout à l'heure à M. Tobin, si l'installation d'une technologie moderne nous avait permis d'améliorer la qualité du service dans le cadre de notre capacité de payer, le gouvernement ne se serait pas opposé à cette proposition. Cependant, il est très clair, dans le contexte des sommes disponibles et de la nécessité de desservir l'ensemble du pays, qu'il ne nous était pas possible de nous engager de quelque façon que ce soit à instaurer un train à grande vitesse.

**M. Pronovost:** Monsieur le ministre, vous avez fait allusion à l'éventuelle implication de l'entreprise privée. Nous avons entendu dire que la compagnie Bombardier pourrait vous faire des propositions concrètes de cette nature. À ce moment-là, est-ce que le gouvernement fédéral pourrait subventionner en partie l'entreprise ou investir de l'argent dans un système de train à très grande vitesse qui serait exploité par l'entreprise privée? Seriez-vous prêt à accepter que le gouvernement puisse investir de l'argent dans cela?

**M. Bouchard:** Sûrement pas actuellement, étant donné les sommes dont on dispose.

**M. Pronovost:** On parlait d'une période de huit ans, monsieur le ministre.

**M. Bouchard:** La réalité demeure. On sait très bien que, quel que soit le concept du train à très grande vitesse, on n'en verrait pas l'application avant 10 ans. N'oubliez pas que tant Bombardier que d'autres compagnies susceptibles d'être intéressées n'ont pas encore développé de concept adapté au Canada. Si cela se faisait, ce serait dans 10 ans.

J'ai donné un certain nombre de renseignements sur la Commission royale d'enquête qui a essentiellement le mandat, non pas de travailler sur VIA Rail, car il n'était pas nécessaire que la décision sur VIA Rail soit étudiée par une commission d'enquête, mais d'étudier les investissements que le Canada devra faire, particulièrement au-delà de l'an 2000. Comme on vient de le dire, le train à très grande vitesse nous reporte pratiquement à l'an 2000. On devra définir comment intégrer les modes de transport et comment le gouvernement devra allouer les sommes d'argent dont il dispose dans le domaine des transports pour intégrer ces modes-là.

Si la Commission royale d'enquête dit que l'implantation d'un système ferroviaire basé sur le train à très grande vitesse devra avoir priorité sur tout autre mode de transport de passagers, compte tenu d'un certain nombre de facteurs, le gouvernement évaluera la façon d'allouer les crédits en fonction de ces priorités-là. C'est pourquoi la Commission est importante. On ne peut pas prendre une telle décision sans avoir de définition de la façon d'intégrer les modes de transport.

## [Traduction]

We decided that if the government is not in a position to do it, it is ready to listen to any private business that has proposals to make to government on this subject. As I told Mr. Tobin earlier, if we could afford to introduce the modern technology that would have allowed us to improve service, the government would not have objected to this proposal. Nevertheless, it is very clear—given the money that is available to us and the need to provide service for the entire country—that we could not commit ourselves in any way whatsoever to bringing in a high-speed train service.

**Mr. Pronovost:** Mr. Minister, you referred to private enterprise's possible involvement. We have heard that Bombardier might have concrete proposals to make to you along these lines. If that were to happen, could the federal government subsidize a part of the undertaking or invest money in a high-speed train system that would be run by private enterprise? Would you be ready to accept Government's investing money in this?

**Mr. Bouchard:** Certainly not at the present time, given the money we have.

**Mr. Pronovost:** There was talk of a eight-year period, Mr. Minister.

**Mr. Bouchard:** The fact remains; we know very well that, whatever its design, a high-speed train could not be brought into service for ten years. Do not forget that Bombardier as well as other companies that might possibly be interested have not yet developed a design adapted to Canadian conditions. If it happens, it will be in ten years.

I have provided some information on the Royal Commission of Inquiry which is mandated not to study VIA Rail—because it was not necessary that the decision on VIA Rail be studied by a Royal Commission—but to look into what investments Canada should make, particularly beyond the year 2000. As has just been said, the introduction of a high-speed train would take us almost to the year 2000. We are going to have to determine ways to integrate modes of transportation and how the government should allocate money in the area of transportation to integrate the various modes.

If the Royal Commission finds that bringing in a railway system based on a high-speed train service should have priority over every other form of passenger transport, taking certain factors into account, the government will assess how to allocate funding in the light of these priorities. That is why the Royal Commission is important. We cannot make such a decision without having determined how to integrate modes of transportation.



[Text]

[Translation]

• 1610

On nous demande 15 milliards de dollars pour le réseau routier et, en même temps, on nous demande des milliards de dollars pour le train et des centaines de millions de dollars dans le domaine maritime. On nous demande aussi de l'argent pour d'autres modes de transport, notamment le transport du fret. Par exemple, dans la région de Montréal, le gouvernement devra, à courte échéance, investir 150 millions de dollars pour la rénovation des ponts Champlain et Jacques-Cartier, qui ne sont pas des modes de transport, mais qui sont de la responsabilité du gouvernement fédéral. Il faudra trouver l'argent nécessaire. C'est dans cette perspective-là, en fonction d'une intégration, qu'on sera en mesure de donner une réponse, mais pas immédiatement.

**Mr. Pronovost:** Dans votre plan de cinq ans, toujours en ce qui a trait aux services entre Montréal et Québec, vous avez choisi de maintenir l'essentiel des services qui passent par la rive sud du fleuve Saint-Laurent et d'abolir complètement les services qui passent par la rive nord du Saint-Laurent. Pouvez-vous me donner les raisons qui vous ont incités, vous et les fonctionnaires de votre ministère, à prendre une décision semblable? Pourquoi avez-vous décidé de maintenir le service sur la rive sud plutôt que sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent?

**Mr. Bouchard:** Il y a deux raisons essentielles, monsieur Pronovost. D'abord, c'est la recommandation de la société VIA Rail elle-même. En passant, l'utilisation du train abandonné qui circule dans votre comté était très faible, et VIA Rail a considéré qu'en termes de coûts, même s'il s'agit de pertes dans les deux cas, il serait moins coûteux de passer de l'autre côté. De plus, étant donné la configuration du réseau, le train est plus rapide sur la rive sud, ce qui peut inciter les gens à utiliser davantage le service. Donc, ce sont les deux raisons essentielles de notre décision.

**Mr. Pronovost:** J'aimerais maintenant parler des routes éloignées dont certaines ont été maintenues, du moins à court terme. J'ai été un peu étonné de voir que certaines routes avaient été maintenues, d'autant plus qu'on ne nous a pas encore proposé de solutions de rechange. Je vous donne un exemple bien précis, monsieur le ministre. Sur la ligne entre Cochrane, en Ontario, et Senneterre, au Québec, les *available revenues* totalisent, en ventes de croustilles, de bière, de boissons gazeuses et de billets pour les passagers, la mirobolante somme de 67,000\$, alors que les coûts d'exploitation sont évalués à un 1,000,055\$. Cette ligne-là est maintenue, mais je ne sais pas pour combien de temps.

Vous avez dit dans votre conférence de presse que vous auriez des solutions de rechange à proposer pour certaines de ces lignes. Cette ligne-là, en particulier, semble tout à fait marginale sur le plan de la clientèle: 7 p. 100; ces trains-là sont vides à 93 p. 100. De plus, la moitié des gens qui prennent le train sur cette ligne-là possèdent des laissez-passer gratuits émis par Via Rail pour d'anciens employés du Canadian National et du Canadian Pacifique.

We are being asked to spend \$15 billion on our road network and we are also being asked to spend billions of dollars for the train and hundreds of millions of dollars in the shipping area. People also want money for other modes of transportation, in particular freight transportation. In the region of Montreal, for example, the government will soon have to invest \$150 million to renovate the Champlain and Jacques-Cartier bridges, which are not modes of transportation, but which are a federal responsibility. We are going to have to find the money we need for that. It is from this viewpoint, and in line with our aim to integrate, that we will be in a position to answer your question, but not right away.

**Mr. Pronovost:** In your five-year plan, and again I am referring to the service between Montreal and Quebec City, you decided to maintain most runs along the St. Lawrence's south shore and to completely eliminate train service along the St. Lawrence's north shore. Can you give me the reasons that led you and your department officials to make this decision? Why did you decide to maintain train service on the south shore rather than the north shore of the St. Lawrence River?

**Mr. Bouchard:** There are two basic reasons, Mr. Pronovost. First, VIA Rail itself recommended it. And I might add that the ridership of the eliminated train service, a service that served your riding, was very low, and VIA Rail felt that in terms of costs—even though both lines were losing money—it would be less expensive to maintain the line on the other side of the river. Moreover, given the network's configuration, the south shore train is faster, and this might encourage people to take it more often. These, therefore, are the two basic reasons for our decision.

**Mr. Pronovost:** I would now like to talk to you about the remote routes some of which have been maintained, at least in the short term. I was rather astonished to see that some routes have been maintained, especially as no one had proposed any alternatives. I am going to give you a very specific example, Mr. Minister. The line that runs between Cochrane, in Ontario, and Senneterre, in Quebec, has available revenues—from the sales of potato chips, beer, soft drinks and train tickets—that come to a staggering total of \$67,000, while operating costs are estimated to be \$1,000,055. That line is being maintained, but I do not know for how much longer.

At your press conference, you said that you would have alternatives to propose for some of these lines. The line I mentioned in particular seems quite marginal from the point of view of ridership, which is 7%. Those trains are 93% empty. Furthermore, half the people who take the train on that line have free passes issued by VIA Rail for former employees of Canadian National and Canadian Pacific. Can you talk to us about alternatives that you



[Texte]

Pouvez-vous nous parler des solutions de rechange que vous voulez proposer dans le cas des circuits éloignés, notamment celui-ci?

**M. Bouchard:** Je pense qu'il serait un petit peu prématuré de vous dire qu'on va agir de telle ou telle façon. Nous sommes cependant en mesure de vous dire que nous allons procéder, au cours des semaines et mois qui viennent, à l'évaluation de chacune des routes éloignées pour déterminer s'il n'y aurait pas, dans certains cas, d'autres modes de transport moins coûteux. Par exemple, dans certains cas, il faut 483\$ par passager pour faire franchir 75 ou 100 milles aux gens. Cela va se faire au cours de l'année qui vient. S'il est possible d'utiliser d'autres modes de transport, on le fera. Ce réseau nous coûte 50 millions de dollars. Il est bien évident que c'est excessivement coûteux pour le taux d'utilisation qu'on en fait, mais je ne suis pas en mesure de vous donner la réponse aujourd'hui. Je pourrai sans doute le faire d'ici un ans.

**M. Pronovost:** Comme option possible, est-ce que vous allez retenir la possibilité que, dans certains circuits, des trains de fret puissent comprendre des wagons pour passagers? Par exemple, le Canadian National pourrait revenir à cette solution qui a déjà existé dans le passé. Est-ce une solution possible et viable?

**M. Bouchard:** Est-ce acceptable du point de vue de VIA? Je ne suis pas en mesure de vous le dire.

**M. Pronovost:** Est-ce que vous avez reçu des propositions concrètes visant la privatisation de certaines lignes du réseau depuis que le Budget a été déposé, au mois d'avril?

**M. Bouchard:** Il y a beaucoup de rumeurs sur cela. On a même parlé d'un type d'Orient-Express. À mon bureau, je n'ai reçu officiellement aucune demande, quelle qu'elle soit. Est-ce qu'il en existe à d'autres niveaux du Ministère? Pas que sache. Si cela se fait, j'imagine que cela va se faire bientôt. J'ai entendu dire que des gens devaient nous faire des propositions, mais je n'en ai pas encore reçu.

• 1615

**M. Pronovost:** Si jamais des propositions en vue de privatiser certains circuits vous parvenaient, seriez-vous prêt, financièrement, à maintenir les infrastructures qui permettraient une exploitation convenable de ces lignes-là?

**M. Bouchard:** C'est une question de négociation avec l'entreprise privée, monsieur Pronovost. Qu'est-ce que cela représente en termes de coûts, et quel est le statut de la ligne actuellement? Selon les négociations que le Ministère aura avec des clients potentiels, on sera en mesure de donner ce type de réponse, mais actuellement, il m'est difficile de vous répondre.

**M. Pronovost:** Les gens, particulièrement ceux de l'opposition, ont dit très souvent à la Chambre des communes que les personnes handicapées et âgées seraient les premières pénalisées par votre plan. Avez-vous pensé à

[Traduction]

would like to propose for these remote routes, in particular the one I used as an example?

**Mr. Bouchard:** I think it would be a bit premature to say that we are going to undertake this action or that. Nevertheless we can tell you that we are going to continue, over the weeks and months to come, to assess each of the remote routes in order to decide if, in certain cases, there are not cheaper forms of transportation. In some cases, for instance, it costs \$483 per passenger to get people over a distance of 75 or 100 miles. This would be done next year. If it is possible to use other forms of transportation, we will do so. This network costs us \$50 million. It is quite obvious that it costs too much, given the ridership rate, but I cannot give you an answer today. I will doubtless be able to do so in a year's time.

**Mr. Pronovost:** As a possible option, are you considering the possibility of having freight trains, on certain routes, include passenger cars? Canadian National, for instance, might decide to bring back this solution which has already been used in the past. Is this solution possible? Is it viable?

**Mr. Bouchard:** Would VIA Rail accept it? I am not in a position to tell you that.

**Mr. Pronovost:** Have you received concrete proposals for the privatization of certain lines since the budget was tabled, in April?

**Mr. Bouchard:** There have been many rumors to that effect. There has even been talk of a kind of Orient-Express. I have not received any official request whatsoever in my office. Have there been requests made at other levels in the department? Not as far as I know. If we are going to get proposals and requests, I imagine it will be soon. I heard that there were people who were going to make proposals to us, but I have not received any yet.

**Mr. Pronovost:** If proposals for the privatization of some routes were submitted to you, would you be willing to financially support the infrastructure that would allow an appropriate operation of those routes?

**Mr. Bouchard:** This is a question to be negotiated with the private sector, Mr. Pronovost. What does it mean in terms of cost, and what is the current status of the route at this time? Depending on the outcome of negotiations between the department and potential buyers, an answer to this question may be forthcoming. But it is difficult for me at this time.

**Mr. Pronovost:** Members from the opposition especially have said time and time again in the House of Commons that the handicapped and senior citizens would be the first victims of your plan. Has consideration been

[Text]

aider ces gens financièrement, sur certaines lignes en particulier?

**Mr. Bouchard:** Un certain montant d'argent a déjà été alloué. Je pense que 2 millions de dollars ont été alloués au transport des personnes... Un certain nombre de correctifs ont été apportés dans un certain nombre de gares, en particulier à Toronto et à Montréal. Cela va sûrement se poursuivre. Comme il s'agit d'une clientèle particulièrement visée, il est bien évident qu'on va continuer de donner les services qu'on donnait et à dépenser de l'argent comme on le faisait précédemment.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Mr. Minister, you referred in your earlier remarks to the board of directors of VIA. It escaped me the last time we talked in this room, but the board of directors is made up of all lawyers, with the exception of one housewife, and looking for reasons for the demise of VIA, that may have been the reason. I just point that out. Perhaps you should broaden the board of directors.

**Mr. Bouchard:** Surely you do not have anything against lawyers, Mr. Comuzzi!

**Mr. Comuzzi:** No, no, no. But maybe you should look at the board of directors.

**Mr. Bouchard:** I believe those people are normally appointed on their competence. It could happen that they are all lawyers. But I always heard, Mr. Comuzzi, that we can be competent and be a lawyer at the same time.

**Mr. Comuzzi:** I thought you would come up with that answer, Mr. Minister.

I am still not clear, Mr. Minister, on the process by which you arrived at this decision and then the rationale for getting there. Perhaps we could go through the process. You have already indicated that you are not going to release some documents, and I understand that, but let me go through the documents you have released to make sure we are talking from the same group.

The first one I have is a review released in August of 1989 of passenger rail transportation in Canada. Subsequent to that there was a news release, and in that news release from you was a corporate plan, October 1989. It was a review of the corporate plan or a summary of the corporate plan. Am I correct?

**Mr. Bouchard:** Yes.

**Mr. Comuzzi:** Maybe you could enlarge on how much of the corporate plan is included in this document.

**Mr. Bouchard:** That is a summary of VIA. There is one corporate plan that is provided to the minister by the whole Crown corporation. This summary is the summary of VIA Rail's official corporate plan.

You have the summary of the operating budget and the capital budget in the same document.

**Mr. Comuzzi:** In that same document?

[Translation]

given to financially support these people, especially on certain routes?

**Mr. Bouchard:** A certain degree of funding has already been allocated. I think that \$2 million have been earmarked for the transportation of people with... A number of corrective measures have been taken in some stations, especially in Toronto and Montreal. This will certainly be sustained. Since this is a targeted section of our clientele, we will of course maintain those services we used to provide and allocate funding as we did in the past.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Monsieur le ministre, tout à l'heure, vous avez parlé du conseil d'administration de VIA. Je n'y ai pas pensé la dernière fois que nous en avons parlé ici, mais ce conseil est composé exclusivement d'avocats, à l'exception d'une ménagère, et c'est peut-être là la raison de l'anéantissement de VIA. Si je vous le signale, c'est qu'il y a peut-être lieu d'élargir la composition du conseil d'administration.

**Mr. Bouchard:** Vous n'avez sûrement rien contre les avocats, monsieur Comuzzi!

**Mr. Comuzzi:** Non, pas du tout, mais vous devriez peut-être revoir la composition du conseil.

**Mr. Bouchard:** Ses membres sont normalement choisis pour leur compétence. Le hasard pourrait faire qu'ils soient tous avocats. On m'a toujours dit qu'on pouvait à la fois être compétent et avocat.

**Mr. Comuzzi:** J'imaginai bien que ce serait la réponse que vous alliez me donner, monsieur le ministre.

Je n'ai toujours pas compris, monsieur le ministre, quelle démarche vous avez suivie pour aboutir à la décision que vous avez prise. Peut-être pourriez-vous l'expliquer à nouveau. Certains documents ne seront pas rendus, publics, avez-vous dit, ce que je comprends. Laissez-moi par contre passer en revue les documents que vous avez rendus, publics, histoire de bien s'entendre.

Le premier que j'ai, c'est une étude du transport ferroviaire voyageurs publiée en août 1989. Il y a eu ensuite un communiqué faisant état du plan d'entreprise en octobre 1989. Il s'agit d'un résumé du plan d'entreprise, n'est-ce pas?

**Mr. Bouchard:** Oui.

**Mr. Comuzzi:** Pouvez-vous nous dire quelle proportion du plan d'entreprise figure dans ce document?

**Mr. Bouchard:** C'est un résumé fait par VIA. Le plan d'entreprise est remis au ministre par la société d'État. Il s'agit ici du résumé du plan d'entreprise officiel de VIA Rail.

Dans le même document se trouvent un résumé du budget d'exploitation et un résumé du budget d'équipement.

**Mr. Comuzzi:** Dans le même document?



[Texte]

**Mr. Bouchard:** In the same document, yes; the same release document.

**Mr. Comuzzi:** That is covered under the list of attachments. Is that correct?

**Mr. Bouchard:** Yes.

**Mr. Comuzzi:** The only other document I have received officially from you is the environmental impact study.

**Mr. Bouchard:** Yes, Mr. Comuzzi. That is another document that we provided last week.

**Mr. Comuzzi:** Are there any other documents we should have?

**Mr. Bouchard:** To my knowledge no, but—

**The Chairman:** You mean any other document that we are going to get.

**Mr. Comuzzi:** Let me cover that question myself, Mr. Chairman.

What other documents were used in arriving at your decisions? I know you are not going to release them, but will you tell us please what documents you used to arrive at your decisions? What other help did you have?

• 1620

**Mr. Bouchard:** There are not necessarily other official documents that could or could not be released. The corporate plan is normally the document we receive from the corporation and that the government accepts as a document. "Review '89" is an instrumental document that was made by the corporation, but we have to consider advice given by the department, different figures we are provided with and so on. There is no other secret document that has not been released and normally could change the decision we have made. I think they are the documents we had to consider, and they have been considered.

**Mr. Comuzzi:** So the only other document is the corporate plan.

**Mr. Bouchard:** The corporate plan is the substance of the recommendations of the corporation. It is true. I have the one by CN; not Air Canada anymore, but all the Crown corporations. I have Ports Canada and so on.

**Mr. Comuzzi:** But the corporate plan on VIA Rail was the document you were waiting for from Mr. Lawless before you made your announcements on the VIA cuts.

**Mr. Bouchard:** Absolutely.

**Mr. Comuzzi:** Were there recommendations in that document?

**Mr. Bouchard:** That is the corporate plan. It is what the company considers to be the next five years. Of course there are recommendations in the corporate plan.

[Traduction]

**M. Bouchard:** Dans le même document, oui. Dans le même communiqué.

**M. Comuzzi:** Documents énumérés dans la liste des pièces jointes, n'est-ce pas?

**M. Bouchard:** Oui.

**M. Comuzzi:** Le seul autre document que j'ai reçu officiellement de vous, c'est l'étude des conséquences sur l'environnement.

**M. Bouchard:** Oui, monsieur Comuzzi. C'est l'autre document que nous vous avons fourni la semaine dernière.

**M. Comuzzi:** Devrais-je être en possession d'autres documents?

**M. Bouchard:** A ma connaissance, non, mais. . .

**Le président:** Vous voulez dire un autre document que l'on recevra.

**M. Comuzzi:** Laissez-moi poser la question quand même, monsieur le président.

De quels autres documents vous êtes-vous servis pour prendre vos décisions? Je sais que vous n'allez pas les rendre publics, mais nous direz-vous de quels documents vous vous êtes servis pour prendre vos décisions? Quelque chose d'autre vous a-t-il été utile?

**M. Bouchard:** Il n'y a pas nécessairement d'autres documents officiels susceptibles d'être rendus publics. Le plan d'entreprise, c'est normalement le document que le gouvernement reçoit. L'étude de 1989 est un document d'appoint préparé par la société. Il faut aussi tenir compte des avis du ministère et des chiffres qui nous sont donnés. Il n'y a pas de document secret qui nous ferait revenir sur notre décision. Les documents à considérer ont été pris en compte.

**M. Comuzzi:** Le seul autre document, c'est donc le plan d'entreprise.

**M. Bouchard:** Le plan d'entreprise représente l'essentiel des recommandations de la société. Effectivement. Je reçois celui du CN; je ne reçois plus celui d'Air Canada, mais je reçois ceux de toutes les autres sociétés d'État. Comme Ports Canada, et ainsi de suite.

**M. Comuzzi:** Mais le plan d'entreprise de VIA, c'est le document que vous attendiez de M. Lawless avant de faire votre annonce sur les compressions à VIA.

**M. Bouchard:** Tout à fait.

**M. Comuzzi:** Y avait-il des recommandations dans ce document?

**M. Bouchard:** Il s'agit du plan d'entreprise. Ce sont les projets de la compagnie pour les cinq prochaines années. Il y a évidemment des recommandations dans le plan d'entreprise.



[Text]

**Mr. Comuzzi:** So that we have the chronology, Mr. de Belleval was let go as president of CN, and you replaced him with Mr. Lawless. Immediately after that, you asked him to prepare the corporate plan for VIA Rail. Is that correct?

**Mr. Bouchard:** No. They automatically have to provide a corporate plan. In the succession of Mr. de Belleval, the corporate plan was provided to me. It was done by the corporation as they normally do it.

**Mr. Comuzzi:** But the point I am trying to make is that, when Mr. Lawless was made chief executive officer of VIA Rail, he came up with his own corporate plan with respect to the future of VIA Rail. Is that correct?

**Mr. Bouchard:** He did not arrive with his own corporate plan that was necessarily different from the one started by Mr. de Belleval. The corporation had already worked on the corporate plan before Mr. Lawless' arrival. But what I received myself officially is a corporate plan by VIA, as could happen in many cases, Mr. Comuzzi, when a corporation changes its chief executive officer.

**Mr. Comuzzi:** In essence, the corporate plan then, Mr. Minister, was the work primarily of Mr. Lawless. That is what I am trying to say.

**Mr. Bouchard:** Not necessarily. It is the work of VIA Rail.

**Mr. Comuzzi:** Headed by Mr. Lawless.

**Mr. Bouchard:** Headed by Mr. de Belleval first and Mr. Lawless after.

**Mr. Comuzzi:** Are you prepared to tell us what terms of reference you gave Mr. Lawless when he took over the operation of VIA Rail, sir; that is, when you replaced Mr. de Belleval with Mr. Lawless?

**Mr. Bouchard:** No. It is the kind of information or document or discussion that stands between the minister and the chief executive officer or a corporation or even a board of directors, which is confidential.

**Mr. Comuzzi:** Did you give him any broad directions as to the future of VIA Rail?

**Mr. Bouchard:** No. As I said before, for "Review '89" VIA Rail had to produce, but of course it had to be done within the reference levels that were determined in the April budget.

**Mr. Comuzzi:** Minister, when you were making the policy decisions with respect to the future of VIA Rail, you then relied on the review. Is that correct?

**Mr. Bouchard:** Could you repeat your question, Mr. Comuzzi? I missed the beginning.

**Mr. Comuzzi:** There are no recommendations covered in the "Review of Passenger Rail Transportation in Canada".

**Mr. Bouchard:** No.

**Mr. Comuzzi:** When you were arriving at your decisions with respect to VIA Rail, you relied on the "Review of Passenger Rail Transportation in Canada".

[Translation]

**M. Comuzzi:** Récapitulons donc la chronologie. M. de Belleval a été remercié de ses services de président du Canadien National, et c'est M. Lawless qui lui a succédé. Tout de suite après, vous lui avez demandé de préparer le plan d'entreprise de VIA Rail. C'est bien cela?

**M. Bouchard:** Non. La société doit présenter un plan d'entreprise de toute façon. Après le départ de M. de Belleval, le plan d'entreprise m'a été remis. Il a été préparé par la société, comme elle le fait d'habitude.

**M. Comuzzi:** Là où je veux en venir, c'est que M. Lawless a été nommé à la tête de VIA Rail, il a préparé son propre plan d'entreprise concernant l'avenir de la société. C'est bien cela?

**M. Bouchard:** Son plan d'entreprise n'était pas nécessairement différent de celui entrepris par M. de Belleval. La société avait déjà commencé à y travailler avant l'arrivée de M. Lawless. Ce que moi j'ai reçu, c'est le plan d'entreprise de VIA tel qu'il aurait pu être lorsqu'une entreprise change de tête dirigeante.

**M. Comuzzi:** Essentiellement, donc, le plan d'entreprise est celui de M. Lawless. C'est là que je veux en venir.

**M. Bouchard:** Pas nécessairement. C'est l'oeuvre de VIA Rail.

**M. Comuzzi:** Dirigée par M. Lawless.

**M. Bouchard:** Dirigée par M. de Belleval d'abord et par M. Lawless ensuite.

**M. Comuzzi:** Accepteriez-vous de nous communiquer le mandat que vous avez confié à M. Lawless lorsqu'il a pris la tête de VIA Rail, c'est-à-dire lorsqu'il a remplacé M. de Belleval?

**M. Bouchard:** Non. C'est le genre d'information qui doit rester entre le ministre et le dirigeant d'une entreprise ou son conseil d'administration.

**M. Comuzzi:** Lui avez-vous communiqué des directives générales sur l'avenir de VIA Rail?

**M. Bouchard:** Non. Comme je l'ai déjà dit, VIA Rail devait réaliser l'étude de 1989 en fonction des niveaux de référence fixés dans le budget d'avril.

**M. Comuzzi:** Monsieur le ministre, lorsque vous avez pris la décision de fond concernant l'avenir de VIA Rail, vous vous êtes inspiré de cette étude, n'est-ce pas?

**M. Bouchard:** Pouvez-vous répéter votre question, monsieur Comuzzi? Le début m'a échappé.

**M. Comuzzi:** Il n'y a pas de recommandations dans l'«Étude du transport ferroviaire voyageurs au Canada».

**M. Bouchard:** Non.

**M. Comuzzi:** Lorsque vous avez pris vos décisions au sujet de VIA Rail, vous vous en êtes remis à l'«Étude du transport ferroviaire voyageurs au Canada»?

[Texte]

**Mr. Bouchard:** We did not rely on it; we considered the document in the way it was tailored, basically. They considered different possibilities without the perception of network. It is done in a way that we provide different options in different routes. We had to consider at the time what it was, but there is no recommendation and it has not been used in the way that we relied on this document to make a decision.

• 1625

**Mr. Comuzzi:** This document was part of the decision-making process. Is that correct?

**Mr. Bouchard:** It is a part of the decision-making process, yes.

**Mr. Comuzzi:** You realize Mr. Lawless says in his reliance and on the recommendations he made to you, that:

While the review contains no recommendations per se, we drew from much of its data for preparation of the corporation's new five-year plan.

**Mr. Bouchard:** Yes, that is exactly what I said before. The role of VIA Rail was to refer to any document or any information that would be useful to make up its mind and to make recommendations to the minister and the government.

**Mr. Comuzzi:** Do you agree, Minister, with the review document that tells in some detail the methodology by which the study of all of the rail lines were made? I am referring particularly to the methodology on page 22 of the document, which goes through seven different criteria in order to arrive at an analysis of all of the lines then operated by VIA Rail.

**Mr. Bouchard:** Mr. Chairman, you told me you are going to have Mr. Lawless tomorrow. I think it is the kind of question on the process used by "Review '89". Technically you will be, I think—

**Mr. Comuzzi:** I completely agree, Mr. Chairman. I just want to understand from a policy point of view that you agreed with the process.

**Mr. Bouchard:** It deals with the way they want to reach the kind of conclusions, yes, but it depends on what you want to reach as conclusions in the document.

**Mr. Malone:** Mr. Minister, I want to commend you for what I think is a sensitive approach to the response to VIA Rail. I believe you have made a decision in 1989 that should have been made in 1980, and I commend you for it.

For those who take the argument that somehow we are losing jobs, I would defy them to point to any example anywhere in the world where a move towards efficiency results in a loss of jobs. There are those socialists in the world who would argue that technology destroys jobs. This has not been the Japanese example, and I believe what you are doing here is clear-cut. Economics will

[Traduction]

**M. Bouchard:** Nous ne nous en sommes pas remis à l'étude; nous avons tenu compte du document tel qu'il se présentait. Différentes possibilités étaient envisagées autrement que sous l'angle d'un réseau. Différentes options sont offertes pour différents circuits. Nous l'avons étudié tel qu'il se présentait, mais il ne contenait aucune recommandation, et nous ne nous en sommes pas remis au document pour prendre une décision.

**M. Comuzzi:** Le document a fait partie du processus de prise de décision, n'est-ce pas?

**M. Bouchard:** Il a fait partie du processus décisionnel, oui.

**M. Comuzzi:** Vous savez pourtant que M. Lawless a déclaré, à propos des recommandations qu'il vous a faites, et je cite:

Même si l'étude ne renferme pas de recommandations à proprement parler, c'est de là que nous avons tiré la plus grande partie des données qui ont servi au nouveau plan quinquennal de l'entreprise.

**M. Bouchard:** Oui, c'est exactement ce que j'ai dit. VIA Rail devait s'inspirer de tout renseignement ou de toute information pouvant lui être utile avant de faire ses recommandations au ministre et au gouvernement.

**M. Comuzzi:** Souscrivez-vous à la méthode d'examen des lignes de chemin de fer exposée en détail dans l'étude? Je parle ici de la méthode détaillée à la page 22 de la version anglaise, qui énumère sept critères d'analyse des lignes alors exploitées par VIA.

**M. Bouchard:** Monsieur le président, vous m'avez dit que vous allez entendre M. Lawless demain. Cette question porte sur la méthode retenue dans l'étude de 1989. Je pense. . .

**M. Comuzzi:** Je suis tout à fait d'accord, monsieur le président. J'aimerais savoir si, sur le fond, vous souscrivez à cette méthode.

**M. Bouchard:** Il est question de la façon dont on parvient à certaines conclusions, oui, mais cela dépend des conclusions que l'on veut tirer dans le document.

**M. Malone:** Monsieur le ministre, je veux vous féliciter de la façon raisonnable dont vous abordez la question de VIA Rail. Vous avez pris en 1989 une décision qui aurait dû être prise en 1980, et je vous en félicite.

Je défie ceux qui allèguent que des emplois seront supprimés de me donner un exemple, n'importe où au monde, où une rationalisation a abouti à la disparition d'emplois. Les socialistes de la planète soutiennent que le progrès technique fait disparaître des emplois. Ce n'est pas le cas au Japon, et je pense que ce que vous faites ici est très clair. Cette rentabilisation se traduira par un



[Text]

equal a better transportation system and a greater capacity to move people in our country and to do so with strong environmental concerns.

With this, Mr. Chairman, I would like to ask the minister, bearing in mind that we have spent \$2.3 billion in subsidization of VIA's operating costs and \$600 million in capital costs since 1984, would it be the minister's understanding that, had he not made any changes, those numbers would have remained the same, gone down, or gone up?

**Mr. Bouchard:** They were going up unavoidably. You have all the normal factors like inflation and so on. The perception we had, Mr. Malone, was that by 1995-96 we would possibly have over \$1 billion in subsidies a year, rather than \$641 million. In other words, the trend you have since 1981... The MacPherson commission said in 1961, some 29 years ago... The reality we face today was exactly about the same at the time and they proposed to just about abandon all rail passenger services at the time. We faced exactly the same reality in 1981. They cut by \$100 million, if I remember rightly, or 20% of the network. Today, eight years after, we have to cut by 40% or 50% of the network, with 20% more cost and less ridership than in 1981. Obviously the costs would increase and the services would not increase, as it did not do so for the last eight or nine years.

• 1630

**Mr. Malone:** Minister, thank you for that answer. I note that in 1987-88 we spent \$1.4 billion in expenditures for air transport facilities and services. In the same period, we are spending some \$641 million on rail service.

It would seem to me that when we contrast this with the fact that 23.2 million persons travelled by air and only 6.4 million were passengers on rail trains, we have an underservice to the air transport mode, which in all probability is more important to the economic enhancement of the country. Is this a perspective of the minister that vis-à-vis one mode to the other there has been an overemphasis on rail transportation in terms of the national importance of other modes?

**Mr. Bouchard:** I would say, Mr. Malone, that in terms of money and subsidies with regard to the way we use the service, the railway service has been far and away the best served of all transportation modes. The best example is the \$1.4 billion we put into air transportation in terms of subsidies, compared with \$641 million for rail. What we have to consider—and it has been one of the arguments I used the most, particularly during the last couple of weeks—is the people who were transported; this is basically the way we had to consider it.

Then you would see that per passenger-kilometre, using those modes of transportation, when you put 1.7¢ on air, you put 25.2¢ on rail. At the same time your

[Translation]

système amélioré de transport des voyageurs au pays, soucieux aussi de protéger l'environnement.

Nous avons versé 2,3 milliards de dollars en subventions pour les dépenses d'exploitation de VIA et 600 millions de dollars en dépenses d'équipement depuis 1984. Si le ministre n'avait pas procédé à ces changements, comment ces chiffres se présenteraient-ils?

**M. Bouchard:** Les dépenses montaient inexorablement. A cause de l'inflation, et ainsi de suite. En 1995-1996, il aurait probablement fallu 1 milliard de dollars en subventions annuelles au lieu de 641 millions de dollars. Autrement dit, la tendance depuis 1981... La Commission MacPherson a déclaré en 1961, il y a 29 ans... La réalité d'aujourd'hui est exactement la même qu'à l'époque, et elle avait proposé d'abandonner la quasi-totalité des services de transports des voyageurs à ce moment-là. Nous étions exactement devant la même réalité en 1981. On a fait des compressions de 100 millions de dollars, si mes souvenirs sont bons, soit 20 p. 100 du réseau. Aujourd'hui, huit ans plus tard, il faut amputer 40 ou 50 p. 100 du réseau, alors que les coûts ont augmenté de 20 p. 100 et que l'achalandage est plus petit qu'en 1981. Il était bien évident que les coûts allaient augmenter et pas les services, comme cela s'est produit au cours des huit ou neuf dernières années.

**M. Malone:** Merci, monsieur le ministre, de cette réponse. En 1987-1988, nous avons consacré 1,4 milliard de dollars aux services et aux installations de transport aérien. La même année, nous avons consacré 641 millions de dollars aux chemins de fer.

Si l'on considère que 23,2 millions de personnes ont voyagé par avion et à peine 6,4 millions à bord du train, nous traitons les transports aériens en parents pauvres, alors qu'ils sont probablement plus importants pour la vie économique du pays. Le ministre estime-t-il qu'on a privilégié le chemin de fer au détriment des autres modes de transport?

**M. Bouchard:** Sur le plan financier, vu l'utilisation que l'on fait du chemin de fer, c'est toujours celui-là qui a été privilégié. A preuve, 1,4 milliard de dollars a été consacré aux transports aériens par rapport à 641 millions de dollars aux chemins de fer. Il faut aussi considérer qui est le public voyageur, et c'est un argument que j'ai invoqué souvent ces dernières semaines. C'est le point de vue que nous avons dû adopter.

Voyez-vous, le voyageur-kilomètre nous coûte 1,7c. en avion et 25,2c. en train. L'achalandage aérien a beaucoup augmenté au cours des sept ou huit dernières années,



[Texte]

ridership has strongly increased in air transportation for the last seven or eight years; perhaps double for the last. . . At the same time, your other ridership on rail has decreased by 20%. This is the problem I faced when I had to make the decision.

**Mr. Malone:** If I can come in on this very point, because you really lead to my next question, I have noted the same thing. We spend on subsidies per passenger-kilometre for air subsidies 1.7¢ per kilometre and 25.5¢ for rail transport. Mr. Minister, I would like to ask you how many persons would. . . ? We know rail transport declined 20% in spite of all the infusion of subsidies. What would be the ridership on the train if the amount of subsidy that is given the railway was equal to that given to air transport?

**Mr. Bouchard:** It would simply disappear. If you take the same ridership and you put the same kind of money for the ridership, 4% of \$641 million represents about—my God!

Using the example of Amtrak, Amtrak gave \$580 million for 250 million people. If you give the same reference level here in Canada that you give in the United States, you would give \$58 million to your rail system. In other words, you would not have any rail system.

**Mr. Malone:** Another way, Minister, you might express the comparison between Amtrak and VIA Rail would be to indicate that Amtrak allows for one federal subsidized dollar for every two passenger dollars collected. In Canada it is just the opposite; it is two federal subsidized dollars for every dollar collected.

• 1635

**The Chairman:** Amtrak does not have any such things as a remote service to help there. This is where you can fudge all the figures.

**Mr. Bouchard:** Mr. Chairman, you know very well Amtrak serves 25%. When it was created in 1971, it cut off 75% of the network. It was exactly the kind of decision I would make if I were to keep Toronto and Montreal; exactly the same kind of decision as that made in the United States would be to keep Montreal and Toronto with the same kind of reference levels. I do not believe you would agree with it. Amtrak was paid by the private sector in 1971 to operate the rail service at that time. It is totally different from the one we have here in Canada.

**The Chairman:** Mr. Malone has his questions. We know it is totally different because for one thing it did not pay for its own equipment.

**Mr. Malone:** Order, please.

**The Chairman:** I am the chairman, Mr. Malone. You ask the questions.

**Mr. Malone:** I was recognized to ask the questions.

**The Chairman:** Then you ask your questions. Do not worry about order. I will keep you in order. I said I was

[Traduction]

peut-être du double pour les. . . Au même moment, le nombre de voyageurs à bord des trains a baissé de 20 p. 100. C'était mon problème lorsque j'ai dû prendre une décision.

**M. Malone:** J'aimerais revenir là-dessus, parce que cela m'amène à ma prochaine question. Moi aussi j'ai noté cela. Par voyageur-kilomètre, on verse en subventions 1,7c. pour le transport aérien et 25,5c. pour le transport ferroviaire. Combien de personnes. . . ? Nous savons que l'achalandage ferroviaire a baissé de 20 p. 100 malgré toutes les subventions. Combien de voyageurs y aurait-il à bord des trains si les subventions versées aux chemins de fer étaient égales à celles versées aux transports aériens?

**M. Bouchard:** Les chemins de fer disparaîtraient, tout simplement. S'il y avait le même nombre de voyageurs et si l'on versait les mêmes subventions par voyageur, ce serait 4 p. 100 de 641 millions de dollars, c'est-à-dire. . . diable!

Prenons Amtrak. Amtrak a versé 580 millions de dollars pour 250 millions de personnes. Proportionnellement, on verserait au Canada 58 millions de dollars aux chemins de fer. Autrement dit, on n'aurait pas de réseau de chemins de fer.

**M. Malone:** Une autre façon de comparer Amtrak à VIA Rail, monsieur le ministre, serait d'indiquer qu'Amtrak verse un dollar de subvention pour deux dollars de recettes commerciales. Au Canada, c'est juste le contraire; c'est deux dollars de subvention pour un dollar de recettes.

**Le président:** Amtrak n'a pas à fournir le service dans les régions isolées. C'est ce qui fausse tous les chiffres.

**M. Bouchard:** Monsieur le président, vous savez très bien qu'Amtrak dessert 25 p. 100 du réseau. Lors de sa création en 1971, on a supprimé 75 p. 100 du réseau. C'est exactement le genre de décision que je prendrais si je voulais garder Toronto et Montréal; c'est là que se situe la comparaison. Je ne pense pas que vous seriez d'accord pour que l'on se limite à Toronto et Montréal. En 1971, c'est le secteur privé qui a payé Amtrak pour exploiter les services ferroviaires. La situation est tout autre au Canada.

**Le président:** M. Malone a des questions à poser. Nous savons que la situation est totalement différente, d'une part parce qu'ils n'ont pas dû payer leur matériel.

**M. Malone:** À l'ordre, s'il vous plaît.

**Le président:** C'est moi le président, monsieur Malone. Vous posez vos questions.

**M. Malone:** Vous m'avez donné la parole.

**Le président:** Alors, vous posez vos questions. Ne vous occupez pas du reste. Je veillerai à ce que l'ordre soit

[Text]

not taking time from your question. You have about two minutes left. Now, put your pontifical questions.

Quite frankly I was interested in your preamble. Your statement was very lovely, but you did not point out that you have one of the few private railways in Canada, the Central Western, which gets a subsidy from the Western Grain Transportation Act and also it had a very good self-sufficient debenture from CN to get started. It was a little help and was it very sufficient? If you are going to lay it on heavy, lay it on right.

**Mr. Malone:** I will lay it on right. It is another discussion for another time.

**Mr. Angus:** Can we be there?

**Mr. Malone:** Sure you can; you bet you may. It is my understanding, Minister, that the cost recovery is now running somewhere between 13% and 30% for VIA Rail. Is there any other mode of transportation in Canada that has a cost recovery that low?

**Mr. Bouchard:** No, not with the average of 13%, except for the corridor of Quebec-Windsor, where the average is much lower. Of course, no other mode of transportation is as much subsidized as VIA Rail.

**Mr. Malone:** Bearing in mind the analysis that we might do to any other mode of transportation, given the importance of transportation in a country the size of Canada, does it not make eminent sense, if as a nation we are going to subsidize anything, that we do so in a way as to get the largest transport bang for any subsidized dollar we put into a transport mode?

**Mr. Bouchard:** Of course, particularly, in line with the capacity we have to pay for with 26 million Canadians, Mr. Malone. This is the main problem we face in terms of transportation. Today we talk about VIA Rail; tomorrow we will talk about—

**The Chairman:** What is the population of Australia?

**Mr. Bouchard:** It is 15 million. You should know that most of the lines are provincial. They are run by the states and not by the federal level. In other words, it is as if Ontario took 80% or 85% of the rail transportation system; it would be different.

**Mr. Fontana (London East):** Is this not what you want them to do anyway?

**Mr. Bouchard:** Absolutely not. I can tell you that Ontario will not take over the lines I am ready to give.

**Mr. Malone:** Minister, we hear the expression stated from time to time that VIA Rail as a result of your announcement will lose 51% of its network. Is it not the fact that there really is no VIA network? The network is a CN-CP network. What you have is VIA Rail running on two other companies' infrastructures. The network is

[Translation]

maintenu. J'ai dit que je n'empiéterai pas sur votre temps. Il vous reste environ deux minutes. Allez-y, pontifiez.

Je vous avoue franchement que votre préambule m'a semblé intéressant. C'était une déclaration très séduisante, mais vous avez oublié de signaler que vous avez l'un des rares chemins de fer privés au Canada, le *Central Western*, qui touche une subvention aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et qui a également bénéficié au départ d'une débenture très appréciable du CN. C'était là une petite aide qui n'a certainement pas fait de mal, n'est-ce pas? Si vous voulez présenter des arguments de masse, n'oubliez pas les détails importants.

**M. Malone:** Ne vous inquiétez pas, nous en reparlerons à un autre moment.

**M. Angus:** Pourrions-nous assister à cet échange?

**M. Malone:** Certainement; absolument. Si je ne m'abuse, monsieur le ministre, VIA Rail ne recouvre actuellement que de 13 à 30 p. 100 de ses frais. Existe-t-il un autre mode de transport au Canada qui ait un rendement aussi mauvais?

**M. Bouchard:** Non, pas si l'on considère une moyenne de 13 p. 100, sauf pour le couloir Québec-Windsor, où la moyenne est beaucoup plus faible. D'autre part, aucun autre mode de transport n'est autant subventionné que VIA Rail.

**M. Malone:** Quelle que soit l'analyse que l'on fasse de tout autre mode de transport, étant donné l'importance des transports dans un pays comme le Canada, ne semblerait-il pas tout à fait normal, si nous devons subventionner quelque chose, que nous le fassions de façon à obtenir les meilleurs résultats possible, quel que soit le mode de transport?

**M. Bouchard:** Bien sûr, en particulier si l'on considère la capacité de paiement que nous donne une population de 26 millions de Canadiens. C'est notre principal problème pour ce qui est des transports. Aujourd'hui, nous parlons de VIA Rail; demain, nous parlerons de...

**Le président:** Quelle est la population de l'Australie?

**M. Bouchard:** Quinze millions. Vous devriez savoir que la plupart des lignes sont provinciales. Elles sont exploitées par les États, et non pas par le gouvernement fédéral. Autrement dit, c'est comme si l'Ontario assumait la responsabilité de 80 ou 85 p. 100 du réseau de transport ferroviaire; ce serait différent.

**M. Fontana (London-Est):** Je doute que cela vous intéresserait.

**M. Bouchard:** Vous ne comprenez pas. Je puis vous assurer que l'Ontario ne serait pas prêt à reprendre les lignes que je suis prêt à abandonner.

**M. Malone:** Certains affirment que suite à ce que vous avez annoncé, VIA Rail va perdre 51 p. 100 de son réseau. N'est-il pas vrai qu'il n'existe en fait pas réellement de réseau VIA? C'est un réseau CN-CP. En fait, VIA Rail utilise les infrastructures de deux autres compagnies. Le réseau existe. Il s'agit donc là simplement d'un



[Texte]

there. What you have is only a change of routes. The expression that there is a loss of network is incorrect.

I ask this simply because it seems to me that it is important to recognize that if any new changes take place in rail transportation, it makes for the viability of rail transportation. You do not have to reconstitute a new network. The network remains. All you have to do is develop the car and the traffic as cities become larger. Some new situation in the future might lead to a more appropriate use of train travel, and I wonder if you might comment on that.

• 1640

**Mr. Bouchard:** You are right, if you keep the same technology. Of course, if you move with what we call high speed trains, this technology needs to have other tracks, dedicated tracks and so on. In a few countries, in Europe particularly, this is what they did: they improved... not the service by improving the current tracks and network they had. We will see here if there is anybody who wants to operate a line which has been dropped.

The agreement will have to be cancelled among CN, CP and VIA Rail. I take the chance to correct some impressions to say that we are still at 65% of the budget of VIA Rail as in 1983 paid to CN and CP. It is just 15% since 1985 when Mr. Mazankowski changed it and we have an agreement with CN and VIA Rail. It is 15% rather than 65%, as it was five years ago.

**Mr. Malone:** Yes. I commend you, sir, and wish you well.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Mr. Chairman, just to follow up some more on this Amtrak situation, the minister conveniently neglected to mention that all Amtrak cancelled in 1971 were parallel lines and duplicate services. For example, a city with two railway stations ended up with only one. That is exactly what VIA did when it was started up in 1977—exactly the same thing—so do not try to tell us that the Amtrak situation was different from ours. They did not cut a single line. Where there was only a one-line service, they did not cut any.

In fact, Amtrak inherited six or seven passenger lines and a bunch of freight lines that were not needed and they cut those. They acted no differently and VIA Rail acted no differently in 1977 than what Amtrak did in 1971. Let us have that straight on the record.

I take it, Mr. Minister, that you want to have the most cost effective what remains of VIA Rail. Right? That was the instruction, that is the policy of the government.

**Mr. Bouchard:** Go ahead, I will answer after your question.

[Traduction]

changement d'itinéraires. Dire qu'il y aura une perte de réseau est inexact.

Si je pose la question, c'est parce qu'il me semble qu'il est important de reconnaître que tout nouveau changement dans les transports ferroviaires consiste simplement à les rendre viables. Il n'est pas question de reconstituer un nouveau réseau. Le réseau demeure. Il suffit de multiplier les wagons et le trafic au fur et à mesure que les villes se développent. Une situation nouvelle pourrait mener à une meilleure utilisation des trains, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Bouchard:** Vous avez tout à fait raison, si l'on conserve la même technologie. Évidemment, si l'on veut utiliser des trains grande vitesse, c'est une technologie qui exige des voies spéciales. Dans certains pays, en Europe en particulier, c'est ce que l'on a fait: on a amélioré les voies et le réseau. Nous verrons s'il y a ici quelqu'un qui veut exploiter une ligne qui a été abandonnée.

Il va falloir annuler l'entente entre le CN, le CP et VIA Rail. Je voudrais en profiter pour corriger certaines fausses impressions selon lesquelles, comme en 1983, 65 p. 100 du budget de VIA Rail est toujours versé au CN et au CP. Depuis 1985, lorsque M. Mazankowski a modifié les choses en faisant signer une entente au CN et à VIA Rail, il ne s'agit plus que de 15 p. 100. C'est donc 15 p. 100, et non plus 65 p. 100, comme il y a cinq ans.

**M. Malone:** En effet. Et je vous félicite et vous souhaite beaucoup de succès, monsieur le ministre.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Monsieur le président, j'aimerais revenir sur cette histoire d'Amtrak. Le ministre a bien sûr négligé de mentionner que tout ce qu'a annulé Amtrak en 1971, c'était des lignes parallèles qui faisaient double emploi. Par exemple, une ville où il y avait deux gares de chemin de fer se retrouvait avec une seule gare. C'est exactement ce qu'a fait VIA lorsqu'elle a démarré en 1977—exactement la même chose: alors, que l'on ne nous dise pas que la situation d'Amtrak est différente. Amtrak n'a pas supprimé une seule ligne. Lorsqu'il n'y avait qu'une ligne, celle-ci n'a pas été supprimée.

En fait, Amtrak a hérité de six ou sept lignes de transport de voyageurs et de toute une série de lignes de transport de marchandises qui n'étaient pas nécessaires et a donc supprimé un certain nombre de ces lignes. En 1977, VIA Rail a fait exactement ce qu'avait fait Amtrak en 1971. N'essayons pas de fausser les choses.

Je suppose, monsieur le ministre, que vous voulez que ce qui reste de VIA Rail soit le plus rentable possible. N'est-ce pas? Ce sont les instructions et la politique du gouvernement.

**M. Bouchard:** Continuez, je répondrai lorsque vous aurez posé votre question.



[Text]

**Mr. Benjamin:** Well, that is my question. Do you want to have the most cost-effective operations and routing of VIA Rail?

**Mr. Bouchard:** The most we can in circumstances we are in.

**Mr. Benjamin:** All right. That being the case, would you mind telling us why the transcontinental route on which The Canadian operated, Toronto—Vancouver via Winnipeg—Calgary, which carried 545,000 passengers in 1988, which is the figure that came out with your statement...? The subsidy per passenger was \$199; cost recovery, 30.1%; occupancy rate, 70%.

But you cancelled that one and I would like to know why you cancelled it and kept the one that goes Winnipeg—Edmonton—Vancouver with 176,000 passengers. The subsidy per passenger is \$283, or \$84 more. Cost recovery is 22%, 8% less and an occupancy rate of 61%, 9% less. Why would you retain a route that is less cost effective?

**Mr. Bouchard:** First, I have to say to your comments that yes, at the present time, The Canadian has the best ridership, but you will put things equal and you will see that The Canadian is running just from Winnipeg to Vancouver. If you keep the other one, the Transcontinental, your ridership will be better.

The Supercontinental will run now from Toronto to Vancouver and for that reason, you will certainly answer your second question, 12% more people in the settlement you have there. For that reason, Mr. Benjamin, we have considered that it was the best probability in terms of service.

We have considered also, as I said to Mr. Commuzi, sometimes in the House, the national factor in terms of what we did in northern Ontario, which has been the reason why... We decided to keep the north, the Supercontinental rather than The Canadian.

• 1645

**Mr. Benjamin:** I see.

**Mr. Bouchard:** I am sorry, it is the reverse. I am sorry, I mixed up the words. It is The Canadian rather than the Supercontinental.

**Mr. Benjamin:** You are keeping the Supercontinental; you are cancelling The Canadian.

**Mr. Bouchard:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Yes. I am surrounded by amateurs, Mr. Chairman. May I ask, Mr. Chairman, in response to many questions in the House following the budget, we finally were told that the decision by the Minister of Finance was based on studies done by the Department of Finance? Can we have copies of those studies done by the Department of Finance?

[Translation]

**M. Benjamin:** Eh bien, c'est là ma question. Voulez-vous avoir le service et les lignes les plus rentables?

**M. Bouchard:** Oui, dans les circonstances où nous nous trouvons.

**M. Benjamin:** Bien. Cela dit, pourriez-vous nous dire pourquoi la ligne transcontinentale qu'exploitait le Canadien, Toronto—Vancouver via Winnipeg—Calgary, qui a transporté 545,000 voyageurs en 1988, chiffre contenu dans votre déclaration, a été supprimée? La subvention par voyageur s'élevait à 199\$; le taux de rentabilité était de 30.1 p. 100; le taux d'occupation, de 70 p. 100.

Or, vous l'avez supprimée, et j'aimerais savoir pourquoi, et pourquoi vous avez conservé celle qui va de Winnipeg à Edmonton, puis à Vancouver, et a transporté 176,000 voyageurs. La subvention est alors de 283\$ par voyageur, donc 84\$ de plus. Le taux de rentabilité est de 22 p. 100, 8 p. 100 de moins, et le taux d'occupation de 61 p. 100, 9 p. 100 de moins. Pourquoi conservez-vous une ligne qui est moins rentable?

**M. Bouchard:** Tout d'abord, vous avez raison: à l'heure actuelle, c'est le Canadien qui a le plus de voyageurs, mais si vous voulez comparer des choses comparables, vous devez reconnaître que le Canadien ne va que de Winnipeg à Vancouver. Si l'on garde l'autre, le Transcontinental, il y aura plus de voyageurs.

Le Supercontinental ira maintenant de Toronto à Vancouver et, pour répondre à votre deuxième question, cela représentera 12 p. 100 de voyageurs de plus. C'est pourquoi nous avons pensé que c'était la meilleure solution pour ce qui est du service.

Comme je l'ai dit à M. Commuzi à la Chambre, nous avons également envisagé le facteur national pour ce que nous avons fait dans le nord de l'Ontario, et c'est pourquoi... Nous avons décidé de garder le nord, le Supercontinental plutôt que le Canadien.

**M. Benjamin:** Je vois.

**M. Bouchard:** Excusez-moi, c'est l'inverse. Je me suis trompé, j'ai interverti les mots. C'est le Canadien plutôt que le Supercontinental.

**M. Benjamin:** Vous gardez le Supercontinental; vous éliminez le Canadien.

**M. Bouchard:** Oui.

**M. Benjamin:** En effet. Je suis entouré d'amateurs, monsieur le président. Suite à de nombreuses questions posées à la Chambre après le budget, on nous a finalement déclaré que la décision du ministre des Finances était fondée sur des études effectuées par son ministère. Pourrions-nous obtenir ces études?

[Texte]

**Mr. Bouchard:** First, you say it has been done based on documents of the Department of Finance. I am not the Minister of Finance. If documents have been made by the Department of Finance, they have to be released by the Department of Finance, not the Department of Transport.

**Mr. Benjamin:** Yes. As I understand it, in my years in this place. Mr. Chairman, with parliamentary practice and tradition, if I were a Cabinet minister and another Cabinet minister started interfering with the affairs of my department, I would either kick his ass out of there or I would hand in my resignation, which does not say much for the integrity or the backbone of the present Minister of Transport.

Will you obtain from the Department of Finance the studies they are supposed to have done in making their decision on the cutbacks to VIA Rail? Have you even seen them yourself?

**The Chairman:** Even if he did, you are not going to get them. They are Cabinet documents.

**Mr. Benjamin:** That is all right.

**Mr. Bouchard:** Mr. Chairman, first I want to say that I already said to Mr. Benjamin that with the backbone he has, I do not understand why he would be in the opposition for 20 years. With his high qualities, he should be in power, but it never happened. I do not ask why.

The other answer is that the documents which have been released are those that could be released, Mr. Benjamin. Once again, you know very well, with all the experience you have, that they are confidential documents which belong to the Cabinet and the ministers, and for all good reasons they will never be released. You know that very well. If you want the document of finance, you will ask, I am sure, Mr. Wilson for the documents.

**Mr. Benjamin:** It was referred to in the House of Commons—and do not worry, we will keep asking to get it. Have you seen them yourself, the studies done by the Department of Finance, you and your officials?

**Mr. Bouchard:** Mr. Chairman, once again, I said which documents have been released, those that we could—

**Mr. Benjamin:** I did not ask you to release anything. That is not what I asked you. Have you seen them yourself?

**Mr. Bouchard:** I will not comment on specific documents which could be provided to the minister. I said I considered different documents. I did what I had to do. I made a decision, and that is all. I do not think I will have to comment more on possible documents by finance. Once again, if Mr. Wilson has the documents on this issue and he wants to release them, it is up to him. I am sure you will have the question for him.

**Mr. Benjamin:** You were never made aware of them.

[Traduction]

**M. Bouchard:** Tout d'abord, vous dites que la décision a été prise à partir de documents du ministère des Finances. Je ne suis pas ministre des Finances. Si des documents ont été préparés par le ministère des Finances, c'est au ministère des Finances de les divulguer, et non pas au ministère des Transports.

**M. Benjamin:** D'accord. D'après ce que je vois, depuis des années que je suis ici, avec la pratique et les traditions parlementaires, si j'étais ministre et qu'un autre ministre commençait à s'occuper des affaires de mon ministère, soit je l'enverrais promener avec un coup de pied dans le derrière, soit je donnerais ma démission, ce qui en dit long sur l'intégrité ou le courage du ministre actuel des Transports.

Demanderez-vous au ministère des Finances les études qu'il est censé avoir faites avant de parvenir à cette décision sur les coupures appliquées à VIA Rail? Avez-vous vous-même vu ces études?

**Le président:** Même s'il les a vues, vous ne les aurez pas. Il s'agit de documents du Cabinet.

**M. Benjamin:** Parfait.

**M. Bouchard:** D'une part, j'ai déjà dit à M. Benjamin que je ne comprenais pas comment quelqu'un qui a autant de courage que lui peut passer vingt ans dans l'opposition. Avec de telles qualités, il devrait être au pouvoir, mais ça ne s'est jamais produit. Je ne cherche pas à savoir pourquoi.

D'autre part, les documents qui ont été divulgués sont ceux qui pouvaient l'être. Là encore, vous savez très bien, avec toute l'expérience que vous avez, qu'il y a des documents confidentiels qui appartiennent au Cabinet et aux ministres et que, pour des tas de bonnes raisons, ils ne seront jamais divulgués. Vous le savez très bien. Si vous voulez le document des Finances, vous le demanderez certainement à M. Wilson.

**M. Benjamin:** Il en a été question à la Chambre des communes et, ne vous inquiétez pas, nous continuerons à le demander. Les avez-vous vues vous-même, ces études du ministère des Finances? Vos collaborateurs les ont-ils vues?

**M. Bouchard:** Je répète que nous avons divulgué les documents que nous pouvions divulguer. . .

**M. Benjamin:** Je ne vous ai pas demandé de divulguer quoi que ce soit. Ce n'est pas ma question. Je vous demande si vous avez vu ces études.

**M. Bouchard:** Je n'indiquerai pas les documents qui peuvent être fournis au ministre. J'ai dit que j'avais examiné divers documents. J'ai fait ce que j'avais à faire. J'ai pris une décision, et c'est tout. Je ne pense pas que je doive en dire plus sur des documents que j'ai ou non reçus du ministère des Finances. Je répète que si M. Wilson a des documents sur la question qu'il veut divulguer, il est libre de le faire. Je suis certain que vous lui poserez la question.

**M. Benjamin:** Vous n'en avez jamais été averti.



[Text]

**The Chairman:** He did not say that.

**Mr. Benjamin:** Were you aware of any studies being done by the Department of Finance?

**Mr. Bouchard:** Mr. Benjamin, I will repeat as many times as you ask the question. I will not comment on any document which has been used, except those that are in front of you.

**Mr. Benjamin:** I see. All right. Now, I would like to ask the minister, in terms of his own government, his own party and its policies, if he agrees with the following:

The task force believes the federal government has a responsibility to ensure that rail passenger services in Canada be retained, modernized and expanded as a part of our national transportation system.

I take it you do not agree with that.

**Mr. Bouchard:** The network has been retained, Mr. Benjamin. The "Review '89" surely did not have to make any recommendations because they did not. In other words, they have that kind of information, and I have nothing against it.

But the minister has to keep in mind at the same time that he considers what you have in your mind, that we cannot afford to pay for that. It is what we have considered in the way we have made the decision we made.

**Mr. Benjamin:** This document says not only retained but modernized and expanded as part of our national transportation system, but I take it you do not agree with that.

**Mr. Bouchard:** I am sorry, could you repeat, please. I am sorry, I missed your question.

• 1650

**Mr. Benjamin:** This document says:

The task force believes that the federal government has a responsibility to ensure that rail passenger services in Canada be retained, modernized and expanded as a part of our national transportation system.

Do you agree with this or not?

**Mr. Bouchard:** Mr. Benjamin, why are you trying to trap me with a document written in 1984?

**Mr. Benjamin:** No, this was written in the winter of 1981-82. It is called "The Last Spike, The Last Straw - The Task Force Report on the Rail Passenger Service" by Mr. Mazankowski, Sinclair Stevens, lately unlamented, Senator Charbonneau, Fred McCain, Tom Siddon, David Kilgour. It is the task force report of the Conservative Party of Canada, and now you have made liars out of those six gentlemen.

**Mr. Bouchard:** But in 1981, Mr. Benjamin, 20% more Canadians were using the train. It was costing 20% less.

[Translation]

**Le président:** Ce n'est pas ce qu'il a dit.

**M. Benjamin:** Saviez-vous que des études avaient été faites par le ministère des Finances?

**M. Bouchard:** Monsieur Benjamin, je répéterai la même chose tant et aussi longtemps que vous me poserez la question. Je ne vous dirai pas quels documents ont été utilisés en plus de ceux qui vous ont été communiqués.

**M. Benjamin:** Bien. Parfait. Je demanderais maintenant au ministre si, pour son gouvernement, pour son parti et sa politique, il peut approuver ce qui suit:

De l'avis du Groupe de travail, il appartient au gouvernement fédéral de veiller à maintenir, à moderniser et à élargir les services de train voyageurs du Canada car ils font partie du réseau national de transport.

J'ai l'impression que vous n'êtes pas d'accord là-dessus.

**M. Bouchard:** Le réseau a été maintenu, monsieur Benjamin. L'étude de 89 ne devait pas produire de recommandations et n'en a pas produit. Autrement dit, elle comporte ce genre d'indications, et je n'ai rien contre.

Le ministre doit toutefois également considérer que nous ne pouvons nous permettre de payer tout cela. C'est ce qui nous a amenés à prendre la décision que nous avons prise.

**M. Benjamin:** Ce document parle non seulement de conserver, mais de moderniser et de développer ces services dans le cadre de notre réseau de transport national et, de toute évidence, vous n'êtes pas d'accord.

**M. Bouchard:** Je suis désolé, pouvez-vous répéter? Je n'ai pas compris votre question.

**M. Benjamin:** Je cite l'étude:

Le groupe de travail estime que le gouvernement fédéral est tenu de veiller à ce que les services ferroviaires voyageurs au Canada soient maintenus, modernisés et développés dans le cadre de notre réseau de transport national.

Etes-vous d'accord ou non?

**M. Bouchard:** Monsieur Benjamin, pourquoi essayez-vous de me piéger avec un document rédigé en 1984?

**M. Benjamin:** Non, celui-ci a été rédigé durant l'hivers 1981-1982. Il s'intitule: «La fin d'un rêve?... rapport du groupe de travail sur le service de train voyageurs.» Et signé par Messieurs Mazankowski, le très peu regretté Sinclair Stevens, le sénateur Charbonneau, Fred McCain, Tom Siddon, David Kilgour. C'est le rapport du groupe de travail du Parti conservateur du Canada et voilà que vous venez de faire mentir ces six messieurs.

**M. Bouchard:** Monsieur Benjamin, en 1981, il y avait 20 p. 100 de plus de Canadiens qui utilisaient le train. Cela coûtait 20 p. 100 de moins.



[Texte]

**Mr. Benjamin:** Now the Liberals are sending the task force—

**Mr. Bouchard:** You could not avoid seeing that in your document, too. And Mr. Mazankowski has been clear about it.

**Mr. Benjamin:** Now the Liberals are sending a task force around. I think they should just take this one and change the title on it and change the names in it.

**The Chairman:** That is fine, Mr. Benjamin. Thank you, for the moment, anyway. We will come back to you after we get around to everybody else. Madam Duplessis.

**M. Bouchard:** Enfin une femme!

**Mme Suzanne Duplessis (députée de Louis-Hébert):** Monsieur le ministre, bienvenue au Comité.

Je voudrais connaître le nombre exact de laissez-passer gratuits émis chaque année.

**M. Bouchard:** Si ma mémoire est bonne, c'est 160,000. Je pense que 160,000 laissez-passer gratuits sont accordés à différentes personnes, mais particulièrement aux travailleurs de VIA Rail, du CN et du CP. Cela est prévu dans les conventions collectives. Ces détenteurs de laissez-passer gratuits représentent environ 8 p. 100 des passagers qui utilisent le train.

**Mme Duplessis:** Seulement 8 p. 100.

**M. Bouchard:** Oui, mais cela représente au-delà de 500,000 passagers. Huit p. 100 de six millions, cela donne à peu 500,000 passagers par année qui ne paient pas eux-mêmes. Maintenant, je pense qu'on doit être honnête.

**Mme Duplessis:** Vous voulez dire 500,000 voyages?

**M. Bouchard:** Cinq cent mille voyages; 160,000 laissez-passer et 500,000 voyages.

**Mme Duplessis:** C'est justement ce que je voulais vous demander. Sur le nombre total de voyages effectués en 1988, qui est d'environ 6 millions. . .

**M. Bouchard:** C'est 6.4 millions.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, on a point of information. I would like to say to my colleague, because the minister has not reminded her about it, that CN and CP reimburse VIA Rail for the cost of those passes. The only passes that are free are ones for VIA Rail employees only, and the House of Commons reimburses them for the passes we use.

**An hon. member:** That is not a point of order.

**Mr. Bouchard:** Mr. Minister, I want to answer Mr. Benjamin by privilege because I believe it is honestly that he does what he does, but I did not say it was free for CP and CN. I said those tickets are free passes for members of the staff of VIA, CN and CP.

But if I had time to answer the question, I would add that although it is cheaper for CN and CP, they reimburse a part of the tax. I never said in any place that it was

[Traduction]

**M. Benjamin:** Maintenant les Libéraux envoient leur groupe de travail—

**M. Bouchard:** C'est certainement aussi dans ce document. Et M. Mazankowski l'a dit très clairement.

**M. Benjamin:** Maintenant les libéraux envoient un groupe de travail en tournée. Ils devraient se contenter de prendre ce rapport, d'en changer le titre et de changer les noms.

**Le président:** Cela suffit, monsieur Benjamin. Merci, en tout cas pour le moment. Nous reviendrons à vous lorsque tout le monde aura eu la parole. Madame Duplessis.

**Mr. Bouchard:** A woman at last!

**Mrs. Suzanne Duplessis (Louis-Hébert):** Welcome to the committee, Mr. Minister.

I would like to know exactly how many free passes are given each year.

**Mr. Bouchard:** If I am not mistaken, it is 160,000. I think that 160,000 free passes are given to various people but mainly to the employees of VIA Rail, CN and CP. It is in their collective agreements. These people represent 8% of the passengers taking the train.

**Mrs. Duplessis:** Only 8%.

**Mr. Bouchard:** Yes, but it represents more than 500,000 passengers. Eight per cent of six million is about 500,000 passengers a year who do not pay themselves. But we have to be honest.

**Mrs. Duplessis:** You mean 500,000 trips?

**Mr. Bouchard:** Five hundred thousand trips; 160,000 passes and 500,000 trips.

**Mrs. Duplessis:** This is exactly what I was going to ask. On the total number of trips taken in 1988, which is roughly 6 million. . .

**Mr. Bouchard:** It is 6.4 million.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais préciser une chose. Je le rappellerai à ma collègue, puisque le ministre ne l'a pas fait, que le CN et le CP remboursent les laissez-passer à VIA Rail. Les seuls laissez-passer gratuits sont ceux dont disposent les employés de VIA Rail car la Chambre des communes également rembourse à VIA les laissez-passer que nous utilisons.

**Une voix:** Ce n'était pas un rappel au règlement.

**M. Bouchard:** J'aimerais répondre à M. Benjamin car je crois qu'il a donné cette précision tout à fait honnêtement. Toutefois je n'ai pas dit que c'était gratuit pour CP et CN; j'ai dit qu'il s'agissait de laissez-passer gratuits pour les employés de VIA, CN et CP.

Si j'avais eu le temps de finir de répondre à la question, j'aurais ajouté que bien que cela coûte moins cher à CN et CP, ces sociétés remboursent une partie du

[Text]

totally free for CP and CN. I said it was free for the passengers and the workers of CN, CP and VIA Rail.

**Mme Duplessis:** Est-ce que vous avez des prévisions pour l'année 1989-1990 quant au nombre d'utilisateurs du nouveau réseau de VIA, celui que vous voulez instaurer?

**M. Bouchard:** Pour le nouveau réseau à partir de janvier? Non. Il y a toutes sortes d'hypothèses possibles. On a dit qu'en termes de taux d'occupation, s'il était utilisé à 90 p. 100 au lieu de 40 ou 45 p. 100, il pourrait rejoindre théoriquement à peu près le même nombre de passagers que le réseau actuel. Si on utilisait le corridor deux fois plus qu'aujourd'hui, en fonction du taux d'occupation actuel, les chiffres pourraient être d'à peu près 4 millions par rapport à 6.4 millions. Encore une fois, il n'est pas dit que toutes les personnes vont nécessairement se tourner vers l'automobile. Il peut y avoir d'autres types de transport. Il n'est pas dit que, dans le corridor où on maintient le service mais en diminuant la fréquence, les gens n'utiliseront pas le train de toute façon. xxx

• 1655

**Mme Duplessis:** Si vous vous apercevez que l'utilisation s'accroît, est-ce que vous aurez le privilège de modifier les horaires sans augmenter beaucoup les coûts, c'est-à-dire d'ajouter d'autres voyages ou d'autres trains, ou si cela est complètement hors de question? Allez-vous vous en tenir à la ligne qui a été tracée?

**M. Bouchard:** Nous avons défini un réseau en fonction des niveaux de référence monétaires qu'on nous a donnés. En tant que société, VIA a la responsabilité de gérer. Nous disons: Voici le réseau minimum que le gouvernement s'engage à maintenir pendant cinq ans. VIA Rail, pour des raisons quelconques, pourrait aller chercher des profits sur certaines lignes et réinvestir cet argent. Elle a la responsabilité de gérer et d'exploiter le réseau. C'est la responsabilité de VIA Rail, et M. Lawless pourra sans doute vous donner demain des précisions à ce sujet.

En ce qui nous concerne, voici les niveaux de référence dont nous pouvons disposer et voici le plan corporatif. Si VIA propose des changements à l'avenir, ce sera en fonction de l'administration qu'elle fera du réseau.

**Mme Duplessis:** M. Benjamin a dit que le prix de certains laissez-passer était remboursé.

**M. Bouchard:** Par le CP et le CN. Les prix sont inférieurs cependant. Selon les conventions collectives du CP, du CN et de VIA Rail, les employés ont droit à un laissez-passer pour eux et leur famille.

**Mme Duplessis:** Les employés et tous leurs enfants pourraient effectuer des voyages toutes les semaines, n'est-ce pas?

**M. Bouchard:** Absolument. Maintenant le CP et le CN remettent à VIA des montants moins élevés que le prix des billets pour les citoyens ordinaires. On me dit qu'on rembourse environ 60 p. 100 du coût du billet.

[Translation]

prix du billet. Je n'ai jamais dit que c'était totalement gratuit pour CP et CN. J'ai dit que c'était gratuit pour les employés de CN, CP et VIA Rail.

**Mrs. Duplessis:** Do you have any estimates on the number of users of the new VIA network, the one you intend to establish, for 1989-1990?

**Mr. Bouchard:** For the new network starting in January? No. I do not. There are all sorts of possibilities. As far as the ridership is concerned, some say that if it were 90% instead of 40% or 45%, it could accommodate as many passengers as the present network. If the corridor were used twice as much as today, considering the present ridership, it could be about 4 million rather than 6.4 million passengers as we have today. Once again, nobody says that everyone is necessarily going to drive a car. There could be other modes of transportation. It could be that in the corridor where the service is maintained but the traffic reduced, people will still use the train.

**Mrs. Duplessis:** If you realize that the ridership increases, will you be able to change the schedules without increasing the costs too much, in other words will you add runs or increase the number of trains or is it completely impossible? Are you going to have to strictly follow this policy?

**Mr. Bouchard:** We have decided on a network based on the figures that were given to us. As a corporation, VIA is responsible for the management of this operation. We are saying, here is the minimum network that the government is committed to maintain for five years. VIA Rail, for all kinds of reasons, could succeed in making profits on some lines and reinvest this money. The corporation must manage and run the network. It is VIA Rail's responsibility and Mr. Lawless will no doubt give you more information about this tomorrow.

As far as we are concerned, here is what we have and what we can do and there is the corporate plan. If in the future VIA proposes changes, it will be because of the way they have managed the network.

**Mrs. Duplessis:** Mr. Benjamin has said that the cost of certain passes was covered.

**Mr. Bouchard:** By CP and CN. However the prices are lower. In the collective agreements for CP, CN and VIA Rail, employees are entitled to a pass for themselves and their families.

**Mrs. Duplessis:** The employees and all their children could travel every week, is that it?

**Mr. Bouchard:** Absolutely. Now CP and CN pay VIA amounts that are lower than the ticket price for ordinary citizens. I am told that roughly 60% of the cost of a ticket is thus reimbursed.



[Texte]

**Mme Duplessis:** Quel montant est remboursé pour les 160,000 laissez-passer?

**M. Bouchard:** Je ne saurais vous le dire, parce que VIA ne rembourse pas. Seuls le CN et le CP le font. M<sup>me</sup> Hurtubise pourra vous donner ce chiffre.

**Mme Duplessis:** Je l'apprécierais beaucoup, monsieur le ministre. Je vous remercie.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, just a little housecleaning matter for me. Who decided when, and by how much, that national passenger rail transportation service would be cut in this country?

**Mr. Bouchard:** The Cabinet, Mr. Keyes. It is the Cabinet's decision by Order in Council and so on. If you want to be legal, both... it is the Cabinet, but as the Minister of Transport, you are responsible for this Crown corporation. He has to move a proposal to the Cabinet. The decision is made by the Cabinet.

**Mr. Keyes:** Your decision therefore was budget driven. You looked at the money and said, we do not have the money, so we are going to cut back.

**Mr. Bouchard:** Of course, because we gave to VIA Rail in April new reference levels and we said they have to live within those references.

**Mr. Keyes:** Well, Mr. Chairman, maybe I can move over to Mr. Shortliffe for a minute and ask him a question as well.

Canadians get the distinct impression that this decision was made in Cabinet, budget driven, and yet we know a document was prepared during the election campaign, duly signed by you, Mr. Shortliffe, put on the desk of the minister one day after the election campaign. So was not that decision recommending 50% cuts to VIA Rail national passenger rail service in this country made during the election campaign, signed by you, and put on Mr. Bouchard's desk on the day after the election?

**Mr. Shortliffe:** Mr. Chairman, I am not going to discuss any advice I have given to the minister.

**Mr. Keyes:** Oh, so that decision was made, then—

**The Chairman:** No, no. He has just answered the question, but we all know from this committee that there were internal studies going on for a long time on the options from no passenger service to different types of passenger service that were being studied within the department for the last two or three years.

**Mr. Keyes:** But the minister, Mr. Chairman, tells me that this decision was made with discussion in Cabinet and that it was budget driven, and yet we learn that really this decision was made much prior to that—

**The Chairman:** Well, that is what you are implying from what—

[Traduction]

**Mrs. Duplessis:** What is the amount reimbursed for the 160,000 passes?

**Mr. Bouchard:** I cannot tell you because VIA does not reimburse. Only CN and CP do. Mrs. Hurtubise will be able to give you the figure.

**Mrs. Duplessis:** I would appreciate it very much, Mr. Minister. Thank you very much.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, juste une petite précision. Qui a décidé quand et de combien le Service ferroviaire national voyageurs serait réduit au Canada?

**M. Bouchard:** Le Conseil des ministres, monsieur. C'est une décision du Conseil des ministres prise par décret du Conseil, etc. C'est donc à la fois le Conseil et le ministre des Transports, puisqu'il est responsable de cette société d'État et qu'il doit faire la proposition au Conseil. Mais la décision elle-même est prise par le Conseil.

**M. Keyes:** Votre décision a donc été dictée par des considérations budgétaires. Vous avez regardé ce qu'il en coûtait et déclaré que vous n'aviez pas de quoi maintenir ce service et qu'il fallait donc le réduire.

**M. Bouchard:** Bien sur, puisque nous avons indiqué en avril à Via Rail que la société devrait accepter certaines limites.

**M. Keyes:** Peut-être pourrais-je poser également une question à M. Shortliffe.

Les Canadiens ont la nette impression que cette décision a été prise par le Conseil des ministres, dictée par des considérations budgétaires mais nous savons aussi qu'un document a été préparé au cours de la campagne électorale, document que vous avez signé comme il se doit, monsieur Shortliffe, et que vous avez déposé sur le bureau du ministre le lendemain du jour du scrutin. Donc, la décision recommandant de réduire de 50 p. 100 le service ferroviaire national voyageurs de Via Rail n'avait-elle pas été prise durant la campagne électorale, signée à ce moment-là et remise à M. Bouchard le lendemain du jour du scrutin?

**M. Shortliffe:** Monsieur le président, je ne puis parler des avis que j'ai donnés au ministre.

**M. Keyes:** Donc, cette décision avait été prise et—

**Le président:** Non, non. Il vient de répondre à la question et nous savons très bien que des études internes étaient en cours depuis longtemps sur différentes options allant de la suppression complète du service voyageurs à divers types de services. Cela fait deux ou trois ans que l'on en parle.

**M. Keyes:** Mais le ministre me dit que cette décision a été prise après discussions en conseil des ministres et pour des considérations budgétaires. Or, nous apprenons qu'en fait la décision a été prise bien avant—

**Le président:** C'est la conclusion que vous tirez de—



[Text]

**Mr. Tobin:** There has been a leaked document?

**Mr. Keyes:** Is it not so, Mr. Minister, that this document—

**Mr. Bouchard:** It is what you say and it is your perception, you know.

**Mr. Keyes:** Does this document exist?

**Mr. Bouchard:** I do not say you are right or wrong. Mr. Shortliffe said very relevantly that he will not comment because you understand there is much advice given by the bureaucracy, the deputy minister and so on, to the minister.

**Mr. Tobin:** One day after the election.

• 1700

**Mr. Bouchard:** It is the normal operation, Mr. Keyes, and there is no comment on that kind of allegation.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, I am the new kid on the block in this committee. I have the distinct impression, Mr. Chairman, that the minister is the end-all for a decision that is the be-all. The question that is being asked by us and the opposition out in the hallways today prior to this meeting is: Do you think these hearings will accomplish anything? I ask you, Mr. Minister, does the fact that you are going to meet with others or that this committee will meet with others really matter, in your opinion?

**Mr. Bouchard:** Mr. Keyes, the beauty of the new standing committees, as I learned when I arrived in 1984 with the reform, is that they are independent. It is exactly what I believe, Mr. Chairman. You are a really independent person; I know that. I believe in this perspective the committee has to make what it considers to be the best. This does not prevent the minister from making what he considers to be the best and at the best time he has to make the decision.

The committee will hold its own hearings. It will meet Mr. Lawless tomorrow and me today. I do not know whether there is anybody else. It will make recommendations to the minister. I think it is the process, and we do not have to mix up the process we have in the Cabinet and the one we have in the committee.

**Mr. Keyes:** All right. We have a committee that has decided on its own, because it was not decided to do so until we took it upon ourselves to do it—

**Mr. Bouchard:** You did not hear me saying you were wrong.

**Mr. Keyes:** —to have a meeting to discuss this very issue. It is a valid question. I am just wondering, Mr. Minister, whether your ears are open on this.

**Mr. Bouchard:** I could not comment on that, Mr. Keyes.

[Translation]

**M. Tobin:** Y a-t-il eu une fuite?

**M. Keyes:** Non, monsieur le ministre, ce document—

**M. Bouchard:** C'est ainsi que vous voyez les choses, je n'y peux rien.

**M. Keyes:** Ce document existe-t-il?

**M. Bouchard:** Je ne dis pas que vous avez tort ou raison. M. Shortliffe a tout à fait raison de dire qu'il ne peut répondre car vous savez que les fonctionnaires, sous-ministres, etc., doivent constamment donner des avis au ministre.

**M. Tobin:** Le lendemain même des élections.

**M. Bouchard:** Il n'y a rien d'anormal, Monsieur Keyes, et je n'ai pas l'intention de commenter une telle allégation.

**M. Keyes:** Monsieur le président, je suis nouveau membre du Comité. J'ai la nette impression que c'est le ministre qui a le dernier mot sur une décision qui sera définitive. La question que nous nous posons, tout comme les députés de l'opposition, dans les couloirs ce matin, avant le début de la séance, est la suivante: est-ce que ces audiences sont utiles? Monsieur le ministre, dites-moi si le fait que vous allez rencontrer d'autres personnes ou que notre Comité va entendre d'autres témoignages, fera une différence, d'après vous?

**M. Bouchard:** Monsieur Keyes, l'avantage des nouveaux comités permanents, comme je l'ai appris quand j'ai été élu, en 1984, au moment de la réforme, c'est leur autonomie. J'en suis convaincu, Monsieur le président. Je sais également que vous vous sentez très indépendant. Je crois que le Comité doit faire ce qu'il y a de mieux à son avis. Cela n'empêche pas le ministre de prendre la meilleure décision possible au moment qu'il juge le plus opportun.

Le Comité va tenir ses propres audiences. Il doit rencontrer M. Lawless demain après m'avoir entendu aujourd'hui. Je ne sais si vous avez invité quelqu'un d'autre. Par la suite, votre Comité présentera des recommandations au ministre. Voilà pour le fonctionnement de votre Comité qu'il ne faut pas confondre avec celui du Cabinet.

**M. Keyes:** Très bien. Notre Comité a donc décidé, de son propre chef, puisque ce n'était pas prévu avant que nous décidions de... —

**M. Bouchard:** Je n'ai pas dit que vous aviez tort.

**M. Keyes:** ... —tenir une réunion pour discuter expressément de cette question. C'est un sujet important. Je me demande seulement, Monsieur le ministre, si vous n'allez pas faire la sourde oreille.

**M. Bouchard:** Je n'ai rien à dire, Monsieur Keyes.

[Texte]

**Mr. Keyes:** Are you prepared to listen?

**Mr. Bouchard:** Could you tell me today exactly what you will recommend when you finish?

**Mr. Keyes:** No, but are you willing to listen? This is all I am asking. I am not asking you to say yes or no.

**Mr. Bouchard:** How can you comment on something that you do not know you will present to me, Mr. Keyes?

**Mr. Keyes:** Okay. Fine. All right. Let us get to some facts. One of the problems with this decision—

**Mr. Bouchard:** He said he cannot tell me what he will recommend and he would like me to say what I will do, when he does not know what I will recommend.

**Mr. Keyes:** No, you are pushing it too far. I am not asking you to make recommendations on things that we have not even decided on yet. I am not asking you to do that. All I am asking you is: Are you willing to listen to what this committee might recommend?

**Mr. Bouchard:** Make a recommendation, Mr. Keyes. I will receive your recommendations. Do not ask me if I will listen or not.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, we have here a potential environmental impact study. We have here information that... Canadians all know the Environmental Assessment and Review Process guideline orders state:

Under the process, environmental matters are to be taken into account throughout the planning and implementation of all proposals falling under federal jurisdiction. This is to be done before commitments or irrevocable decisions are made.

We have a decision that is made. We have an environmental impact study. I want to tell you, Mr. Minister, this was—

**Mr. Bouchard:** No, no, no. Question of privilege, point of order!

**Mr. Keyes:** Can I finish my question?

**Mr. Bouchard:** It is not an environmental impact assessment. I never said that.

**Mr. Keyes:** What do you call it?

**Mr. Bouchard:** I am sorry, Mr. Keyes. The words you use are very important because a law is involved here.

**Mr. Keyes:** What do you call it?

[Traduction]

**M. Keyes:** Etes-vous disposé à nous écouter?

**M. Bouchard:** Etes-vous en mesure de me dire tout de suite ce que vous allez recommander à la fin de votre étude?

**M. Keyes:** Non, mais vous, allez-vous tendre l'oreille? C'est tout ce que je veux savoir. Je ne vous demande pas de nous dire si vous allez accepter ou refuser.

**M. Bouchard:** Comment faire des commentaires alors que vous ne savez même pas encore quelles recommandations vous allez me proposer, Monsieur Keyes?

**M. Keyes:** Très bien. Passons aux faits. Un des problèmes de cette décision...

**M. Bouchard:** Il est incapable de me dire ce qu'il recommandera et il voudrait que je vous dise ce que j'ai l'intention de faire, alors qu'il ignore ce que moi, je vais recommander.

**M. Keyes:** Vous exagérez. Je ne vous demande pas de faire des recommandations à propos des décisions que nous n'avons pas encore prises. Ce n'est pas ce que je veux savoir. Je veux seulement que vous me disiez si vous allez prêter une oreille attentive aux recommandations du Comité.

**M. Bouchard:** Ecoutez, Monsieur Keyes, je vais accuser réception de vos recommandations, mais ne me demandez pas si je vais vous écouter.

**M. Keyes:** Monsieur le président, nous avons en mains une étude des conséquences possibles sur l'environnement. Nous disposons de renseignements... les Canadiens savent tous que le décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement prévoit ce qui suit:

(le processus) prévoit qu'on tienne compte des questions environnementales depuis le début jusqu'à la fin de la planification et de la mise en oeuvre de toutes les propositions relevant de la compétence fédérale, avant que ne soient pris des engagements ou des décisions irrévocables.

On a pris une décision; on a fait une étude sur les répercussions environnementales. Monsieur le ministre, je dois dire que... —

**M. Bouchard:** Non, pas du tout. Question de privilège, j'invoque le Règlement!

**M. Keyes:** Puis-je terminer ma question?

**M. Bouchard:** Il n'y a pas eu d'évaluation des répercussions sur l'environnement. Je n'ai jamais dit cela.

**M. Keyes:** Comment appelez-vous cela alors?

**M. Bouchard:** Monsieur Keyes, je suis désolé, mais il faut être précis, on touche ici au domaine de la loi.

**M. Keyes:** Vous appelez cela comment?



[Text]

**Mr. Bouchard:** It is a preliminary study. I do not want to use the words that mean we did not do what we should do. I will explain after the end of your question.

**Mr. Keyes:** All right. After this decision was cast in stone, you decided to come out with the potential environmental impact. You want to call it a study. Whatever you want to call it, it came out after the fact. I have talked with some noted environmentalists who say this whole thing is a crock.

**An hon. member:** A what?

**Mr. Bouchard:** If he does not understand your word, you will understand that I will not understand, Mr. Keyes.

**Mr. Keyes:** He tells me you are preaching on a decision on which there will be an impact of some kind. Even this document confirms there will be an impact of some kind.

These environmentalists tell me at this day and age we should at the very least be maintaining the status quo. What we should be doing as a government is actually looking futuristically and saying we have an environmental problem. It is a global problem. It is not just your problem in your riding or Mr. Tobin's problem in his riding or my problem in my riding. This is a global problem.

• 1705

What we ought to be doing is implementing legislation that says we are going to start reducing the number of trips we take in cars or the amount of fossil fuels we burn. This is what Canada and Canadians are starting to think too. They are catching on to this environmental issue. They are saying this is what is important now. Now, you are saying this is going to have a modest impact, but nevertheless it is an impact.

**Mr. Bouchard:** What we have said, Mr. Keyes—and I understand that your concern is relevant—is that it is something we also have in mind. There are many considerations we had to put in our mind in the way the decision had to be made.

One of those recommendations was environment. The process was that the minister of the department has to trigger what we call a preliminary study, which will permit us to know whether we should go further in terms of environmental impact. This is exactly what we did. We have been reproached that it has been done by the Department of Transport. I repeatedly said in the House of Commons last week that it has been endorsed also by the Department of the Environment.

You said you met environmentalists. Mr. Keyes, people working in Environment Canada are competent. I am sorry; I am not the minister of environment but I believe those people honestly—as you are and as I am trying to be—believe what we have proposed in terms of documents is enough to be able to say the impact will be

[Translation]

**M. Bouchard:** Il s'agit d'une étude préliminaire. Je ne veux pas utiliser des termes qui signifieraient que nous n'avons pas fait ce que nous avons à faire. Je vous expliquerai quand vous aurez fini de poser votre question.

**M. Keyes:** Très bien. Une fois votre décision irrévocable, vous avez pensé à publier une étude, comme vous dites, des répercussions possibles sur l'environnement. Vous pouvez l'appeler comme vous voulez, il n'en reste pas moins qu'elle a été publiée après les faits. J'ai discuté avec quelques écologistes réputés qui ont dit que tout cela, c'était de la bouillie.

**Une voix:** De la quoi?

**M. Bouchard:** S'il ne vous comprend pas, je ne vous comprendrai pas non plus, Monsieur Keyes.

**M. Keyes:** L'un de ces écologistes me dit que vous prônez une décision qui aura des répercussions quelconques. Même ce document-ci le confirme.

Ces spécialistes de l'environnement me disent que, pour le moment, nous devrions au moins maintenir le statu quo. Le gouvernement devrait songer davantage à l'avenir et reconnaître qu'il y a un problème écologique. Ce n'est pas un problème local qui concernerait uniquement votre circonscription, celle de M. Tobin ou la mienne; c'est un problème mondial.

Nous devrions plutôt adopter une loi prévoyant une diminution graduelle du nombre de déplacements faits en automobile ou de la quantité de combustibles fossiles que nous brûlons. Les Canadiens commencent d'ailleurs à y penser. Ils se sensibilisent aux problèmes de l'environnement. Pour eux, c'est ce qui est important maintenant. Vous dites que les répercussions seront modestes, mais il y en aura tout de même.

**M. Bouchard:** Ce que nous avons dit, monsieur Keyes,—et je sais que votre préoccupation est pertinente—c'est que nous aussi nous y songeons. Pour en arriver à cette décision, il nous a fallu tenir compte de bien des éléments.

L'un d'entre eux était l'environnement. Suivant le processus, le titulaire du ministère concerné doit faire entreprendre ce qu'on appelle une étude préliminaire, laquelle doit permettre de déterminer s'il est nécessaire d'analyser plus avant les répercussions sur l'environnement. C'est exactement ce que nous avons fait. On nous a reproché d'avoir fait cette étude nous-mêmes, au ministère des Transports. J'ai dit à plusieurs reprises, la semaine dernière, à la Chambre des communes, que le ministère de l'Environnement avait donné son aval.

Vous dites avoir rencontré des écologistes. Monsieur Keyes, le personnel d'Environnement Canada est compétent. Je ne suis pas ministre de l'Environnement, mais je pense que ces gens sont honnêtement convaincus—comme vous et moi le sommes—que les documents que nous avons présentés suffisent à montrer



[Texte]

so insignificant that there is no reason to go further in terms of the factor. I do not understand why, when it is an officer of a department, it is not credible. Why we have that kind of—

**Mr. Keyes:** I want to tell you, Mr. Bouchard, I know the drill. I get the message, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Let him finish the answer. You were way over your time on this one anyway. Try to finish the answer.

**Mr. Keyes:** I started at 5 p.m.

**Mr. Bouchard:** Let me answer your question.

**The Chairman:** You started at 4.55 p.m. and it is now 5.06.

**Mr. Keyes:** No, I protest. It was 5 p.m., Mr. Chairman.

**The Chairman:** You can argue about that, but—

**Mr. Bouchard:** Anyway, I would like to answer the question. Those people have considered the document. They have said that in light of the impact of passengers who will no longer take the train on other modes of transportation, they have considered that what we said was true. For air and bus, the occupancy rate will not permit putting more buses or more aircraft, even if we want, in the sky or on the highways.

On the cars side, it will represent 150 cars an hour more in all the highway networks in Canada, which is considered not enough to go with the full hearings in terms of environment. I consider, Mr. Keyes, that those people were right and were honest, as we are. I decided I did not have to go further.

**Mr. Keyes:** You decided.

**Mr. Bouchard:** Their credibility is as good as anybody else's. I always trust those people from the Department of Environment and, in passing, also those from Transport Canada. We also are competent.

**Mr. Keyes:** Are we allowed, Mr. Chairman, at this point to request just who it was who made these environmental predictions and just who it was who said this is not going to harm or impact? Are we allowed to have those names?

**Mr. Bouchard:** You mean from transport or environment?

**Mr. Keyes:** The transport people who made the decision.

**Mr. Bouchard:** Mr. Shortliffe will tell you exactly who did it in transport.

**Mr. Keyes:** Great. Can we also have the ones in the Ministry of the Environment who said they support it? Can we have those names too?

[Traduction]

que les répercussions seront si insignifiantes qu'il est inutile de poursuivre le processus. Je ne sais pas pourquoi, quand il s'agit d'un employé du ministère, cela n'a pas de crédibilité. Je me demande pourquoi nous avons une telle attitude. . .

**M. Keyes:** Monsieur Bouchard, je connais la routine. J'ai compris le message, monsieur le président.

**Le président:** Laissez-le terminer sa réponse. Vous avez de toute façon largement dépassé le temps qui vous était alloué. Essayez de terminer votre réponse.

**M. Keyes:** Mon tour a commencé à 17 h.

**M. Bouchard:** Laissez-moi répondre.

**Le président:** Votre tour a commencé à 16 h 55 et il est maintenant 17 h 06.

**M. Keyes:** Non, je proteste. Il était 17 h, monsieur le président.

**Le président:** Vous pouvez toujours contester, mais. . .

**M. Bouchard:** De toute façon, je voudrais répondre à la question. Ces gens ont donc étudié le document et ils ont jugé que nous avions raison à propos de l'effet qu'aura le retrait des services ferroviaires sur les autres moyens de transport. Pour ce qui est du transport aérien et du transport par autobus, le taux d'utilisation n'entraînera pas la mise en service d'un plus grand nombre d'autobus ou d'aéronefs, même si nous le voulions.

Quant aux automobiles, il y en aura 150 de plus à l'heure sur les réseaux routiers partout au Canada. Ce n'est pas suffisant pour justifier la tenue d'audiences publiques sur l'environnement. D'après moi, monsieur Keyes, ces gens ont raison et sont sincères, comme nous. J'ai décidé que je n'avais pas à aller plus loin.

**M. Keyes:** C'est vous qui avez décidé.

**M. Bouchard:** Je leur accorde autant de crédibilité qu'à n'importe qui d'autre. Je fais toujours confiance au personnel du ministère de l'Environnement et j'ajouterais, en passant, au personnel de Transports Canada. Nous aussi, nous sommes compétents.

**M. Keyes:** Monsieur le président, serait-ce possible de savoir qui sont ces personnes qui ont affirmé qu'une telle décision n'aurait aucune répercussion sur l'environnement? Est-on autorisé à nous donner leur nom?

**M. Bouchard:** Vous parlez des gens du ministère des Transports ou de ceux du ministère de l'Environnement?

**M. Keyes:** Les fonctionnaires de Transports Canada qui ont pris la décision.

**M. Bouchard:** M. Shortliffe pourra vous dire précisément qui s'en est occupé au ministère des Transports.

**M. Keyes:** C'est parfait. Peut-on nous donner également le nom des fonctionnaires du ministère de l'Environnement qui ont donné leur aval?

[Text]

**Mr. Bouchard:** Listen. I will not give you names here today.

**Mr. Keyes:** No, no. I could get them in writing later.

**Mr. Bouchard:** I will tell you that the people in my department and the Department of Environment... and it has been confirmed by the minister. I asked the minister, who is back today from his trip, whether I made a mistake when I said the department and officers endorsed it. You can put the question to the Minister of the Environment tomorrow.

**Mr. Keyes:** What else is he going to say?

**Mr. Bouchard:** He will say exactly... their process in this department, like FEARO, for example.

**The Chairman:** We will get the names of the people in the Department of Transport.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, and also the names of the people in environment who said they supported the transport decision. We are talking about an environmental issue, Mr. Chairman. We should have the names from the Department of the Environment.

**The Chairman:** Okay, and we are also running awful—

**Mr. Keyes:** Are we going to get them?

**The Chairman:** You have the study in front of you, if it is the one—

**Mr. Keyes:** No, the names, Mr. Chairman, the names of the ones in Environment Canada.

**The Chairman:** We will explore getting the names of somebody within the department who could perhaps give some evidence on the environmental study.

**Mr. Tobin:** Hear, hear!

**Mr. Keyes:** We will expect it, Mr. Chairman.

• 1710

**M. Guy St-Julien (député d'Abitibi):** Actuellement, la route Montréal-Senneterre n'est pas supprimée. Si jamais elle était supprimée, est-ce que votre ministère étudierait d'autres modes de transport? Et si le mode de transport retenu était l'avion, est-ce que votre ministère ferait des améliorations aux aéroports de Senneterre et de Clova en collaboration avec le gouvernement du Québec dans le but d'améliorer le transport de la nourriture, des passagers et du courrier?

**M. Bouchard:** Monsieur St-Julien, comme je l'ai dit tout à l'heure, lors de l'évaluation des routes éloignées, on va étudier toutes les options. Le Ministère verra quelles sont les options disponibles à partir des coûts. Vous me demandez si on va apporter des améliorations aux

[Translation]

**M. Bouchard:** Ecoutez, je ne peux nommer personne ici aujourd'hui.

**M. Keyes:** Non, je voudrais que vous nous fassiez parvenir les noms par écrit, plus tard.

**M. Bouchard:** Je vous dirai que les fonctionnaires de mon ministère et du ministère de l'Environnement... le ministre l'a confirmé. J'ai demandé au ministre, qui revient de voyage aujourd'hui, si j'avais fait erreur en affirmant que son ministère et ses fonctionnaires avaient avalisé l'étude. Vous pourrez poser la question au ministre de l'Environnement demain.

**M. Keyes:** Qu'a-t-il d'autre à dire?

**M. Bouchard:** Il pourra vous dire exactement quel est le processus à son ministère, en ce qui concerne le BFEEE, par exemple.

**Le président:** Nous allons obtenir le nom des responsables au ministère des Transports.

**M. Keyes:** Et aussi, monsieur le président, le nom des fonctionnaires de l'Environnement qui ont appuyé la décision de Transports Canada. C'est de l'environnement dont il est question, monsieur le président. Nous devrions obtenir aussi le nom des fonctionnaires du ministère de l'Environnement.

**Le président:** C'est bien, et nous avons beaucoup de...

**M. Keyes:** Allons-nous obtenir ces noms?

**Le président:** Vous avez l'étude sous les yeux, si c'est la bonne...

**M. Keyes:** Non, monsieur le président, les noms; je veux les noms des fonctionnaires d'Environnement Canada.

**Le président:** Nous verrons si quelqu'un du ministère ne pourrait pas venir répondre à nos questions sur l'étude environnementale.

**M. Tobin:** Bravo!

**M. Keyes:** Nous y comptons bien, monsieur le président.

**Mr. Guy St-Julien (member for Abitibi):** At present, the Montreal-Senneterre line has not been eliminated. If it were eliminated, would your department look into other forms of transportation? And if the mode of transportation that you decided upon was the plane, would your department work together with the government of Quebec to upgrade the Senneterre and Clova airports in order to improve the transportation of food, passengers and mail?

**Mr. Bouchard:** Mr. St-Julien, as I said earlier during our assessment of remote routes, all options will be studied. The department will see what options are available based on costs. You asked me if we're going to upgrade airports. If, in the long run, the cost of air service



[Texte]

aéroports. Si, à long terme, le coût du service aérien et de l'investissement au niveau des aéroports est moins élevé, la recommandation pourra venir du Ministère.

Toutes les options seront étudiées. Peut-être ne sera-t-il pas possible de trouver une option autre que celle-là. Étant donné qu'il y a des gens qui n'ont pas d'autre moyen de transport, on pourra recommander son maintien. Toutes les options sont ouvertes.

**M. St-Julien:** Dans votre déclaration du 4 octobre dernier, vous disiez:

Le gouvernement est ouvert aux propositions de toute personne, de tout groupe ou gouvernement relativement à de nouvelles technologies ou à la prise en charge de services ferroviaires voyageurs ou les deux. De fait, j'ai écrit à mes homologues provinciaux à ce sujet.

J'ai deux questions à ce sujet-là, monsieur le ministre. Avez-vous entamé des discussions avec les provinces au sujet des services de banlieue? Si oui, et si la réponse des gouvernements ou des groupes était positive, seriez-vous prêt à contribuer au niveau des infrastructures si nécessaire?

**M. Bouchard:** Vous ne parlez pas nécessairement des routes éloignées.

**M. St-Julien:** Non, non, je parle de nouveaux modes.

**M. Bouchard:** Cela fera partie des discussions avec les provinces. Par exemple, qu'allons-nous faire des équipements? Auront-ils besoin de ces équipements-là?

Il est difficile de vous répondre sur une base générale. Il y a des centaines de routes, et chaque route sera considérée individuellement en fonction des réalités individuelles. On répondra dans ce sens-là.

**M. St-Julien:** Est-ce que le gouvernement du Québec a entamé des discussions avec vous concernant le service ferroviaire de VIA?

**M. Bouchard:** Pour ce qui est du Québec spécifiquement, je ne le sais pas, mais je sais qu'on a commencé des discussions avec certaines provinces. Il y a notamment la route Toronto-Havelock, en Ontario, qui est très particulière puisqu'il s'agit d'une route de train de banlieue. On va procéder le plus rapidement possible pour essayer de la maintenir en place d'ici janvier.

**M. St-Julien:** Vous avez parlé de certaines provinces. Est-ce qu'on peut savoir quelles provinces ont entamé des discussions?

**M. Bouchard:** C'est très préliminaire, et je préfère attendre que ce soit réellement engagé avant de donner ce renseignement.

**M. Charles A. Langlois (député de Manicouagan):** Strictement du point de vue de l'entreprise, la décision du gouvernement du Canada de réduire sa contribution financière aux coûts de fonctionnement de VIA Rail est une décision sage. Aucune entreprise ne peut demander

[Traduction]

and the investment in airports costs less, then our department might make that recommendation.

We will study all options. It may be that we won't be able to find any other option. Given the fact that there are people who have no other means of transportation, we may recommend that it be maintained. All options are open.

**Mr. St-Julien:** In your statement of October 4, you said:

The government is open to the proposals of any person, any group or government concerning new technologies or the running of passenger train services or both. I have in fact written to my provincial counterparts on this subject.

I have two questions on this subject, Mr. Minister. Have you initiated discussions with the provinces about commuter services? If so, and if the response from governments or groups is positive, would you be ready to contribute funding for infrastructures if necessary?

**Mr. Bouchard:** You are not necessarily talking about remote routes.

**Mr. St-Julien:** No, no. I'm talking about new modes of transport.

**Mr. Bouchard:** That will be one of the things we discuss with the provinces. For example, what are we going to do with the equipment? Will they need this equipment?

It's difficult to answer you in a general way. There are hundreds of routes and each route will be dealt with individually in the light of individual realities. That's how we will come to our decisions.

**Mr. St-Julien:** Has the government of Quebec initiated discussions with you concerning VIA's rail service?

**Mr. Bouchard:** In the specific case of Quebec, I don't know, but I do know that we have begun discussions with some provinces. There is, especially, the Toronto-Havelock route in Ontario which is a particular case because it is a commuter train route. We will act as quickly as possible to try to maintain it by January.

**Mr. St-Julien:** You mentioned some provinces. Can you tell us which provinces have initiated discussions?

**Mr. Bouchard:** Things are at a preliminary stage, and I would rather wait until things are really under way before giving you this information.

**Mr. Charles A. Langlois (member for Manicouagan):** From a strictly business point of view, the Canadian government's decision to cut its funding of VIA Rail's operating costs is a wise decision. No business can ask its shareholders to pay \$650 million every year to cover its



## [Text]

chaque année à ses actionnaires 650 millions de dollars pour couvrir ses frais d'exploitation. Tôt ou tard, le conseil d'administration se fait refuser ses marges de crédit par les banques et il est obligé de prendre des décisions qui impliquent des coupures et des réductions de services pour que l'entreprise reste en vie. Dans cette optique-là, la décision du gouvernement de réviser les niveaux de participation financière à VIA Rail est justifiée. Évidemment, cela a obligé VIA Rail à reformuler un plan d'affaires pour les cinq prochaines années.

En déterminant les changements qui seront apportés aux services de VIA Rail, est-ce qu'on a tenu compte des cas particuliers, de régions particulières où il y a des besoins particuliers?

**Mr. Bouchard:** Inévitablement, monsieur Langlois, la décision a été basée sur trois principes essentiels, mais particulièrement sur le fait qu'il fallait maintenir un réseau national de Vancouver à Halifax. Il est bien évident que les facteurs pris en considération varient d'une région à l'autre. On ne peut pas exiger le même taux d'utilisation sur une route éloignée que sur la route entre Sarnia et Toronto. C'est un des facteurs importants.

Un ensemble de facteurs ont été pris en considération, et de façon différente. Dans le cas de l'Ouest, on a tenu compte de la population à desservir. On a également tenu compte de certains autres facteurs. Par exemple, le *Rocky Mountaineer* entre Calgary et Vancouver est un service excellent qui est utilisé. C'est donc un service qu'on maintient, en même temps qu'on maintient la route nord entre Edmonton et Vancouver.

• 1715

C'est l'ensemble des facteurs qu'on a pris en considération. Ils sont extrêmement difficiles à mettre ensemble. Dans le corridor, on va vous dire: Pour des questions d'environnement, de congestion d'autoroutes, il faut garder le réseau VIA Rail entre Toronto et Montréal. À Halifax, à Moncton ou à Jasper, on va vous dire: Il faut garder le service pour d'autres types. . . Évidemment, il n'y a pas de congestion de routes à Saskatoon, mais il y a d'autres raisons valables qui font qu'on maintient le train. Il y a donc un ensemble de facteurs différents selon les régions. Au Canada, il y a différentes régions qui ne sont presque pas comparables en termes de transport.

**Mr. Langlois:** Depuis quelque temps, certains disent que le gouvernement fédéral subventionne d'autres modes de transport. On utilise cet argument pour essayer de faire comprendre aux gens que la décision de réduire les subventions à VIA Rail n'est pas justifiée.

Je voudrais apporter des précisions là-dessus, et je voudrais aussi qu'on m'en donne si mes renseignements ne sont pas complets. La participation du gouvernement fédéral aux coûts des autres modes de transport ne se situe-t-elle pas au niveau des infrastructures? Est-ce que le gouvernement fédéral contribue à la construction des

## [Translation]

operating costs. Sooner or later, the banks refuse to give the board of directors a credit line and the board is forced to make decisions that entail cuts and reduced services so that the business can survive. From this point of view, the government's decision to review its levels of funding for VIA Rail is justified. Obviously, this has forced VIA Rail to come up with a new corporate plan for the next five years.

When the changes to VIA Rail services were decided upon, was allowance made for particular places, for particular regions or particular needs?

**Mr. Bouchard:** Mr. Langlois, we had to base our decision on three basic principles, but particularly on the fact that we had to maintain a national network from Vancouver to Halifax. Obviously the factors taken into consideration vary from one region to another. We cannot expect the same ridership on a remote route as we would for a line between Sarnia and Toronto. This is one of the major factors.

A series of factors were taken into consideration, and in different ways. Where the West is concerned, we took into account the number of people who needed train service. We also bore in mind certain other factors. For instance, the *Rocky Mountaineer* between Calgary and Vancouver is an excellent service and it is used. We are maintaining this service as well as the northern route between Edmonton and Vancouver.

All those factors were taken into consideration, even though it was extremely difficult to bring them all together. In the corridor, some may say that, because of the environment and because of congested highways, we have to keep the VIA Rail route between Toronto and Montreal. In Halifax, Moncton or Jasper, you may be told that service has to be maintained for various other reasons. Of course, you won't find any congested highways in Saskatoon, but other valid reasons may justify maintaining railway services there. In other words, those factors vary according to the regions. The various areas of Canada can not be compared with one another when it comes to transportation.

**Mr. Langlois:** Some people have started saying that the federal government also subsidizes other modes of transportation. This argument is used to have people believe that the decision to cut VIA Rail subsidies is inappropriate.

I would like to give details on that matter and I would appreciate it if you could complete my information. Doesn't the federal government share in the costs of infrastructures for the other means of transportation? Does the federal government contribute to airport construction, maintenance of landing strips, some

## [Texte]

aéroports, à l'entretien des pistes d'atterrissage, à certains coûts de fonctionnement de la Voie maritime, qui est une infrastructure? Le gouvernement fédéral, par le biais d'ententes fédérales-provinciales, contribue à la construction des routes, mais ne contribue pas ou très peu à l'entretien des routes.

Dans ces cas, ce sont des infrastructures, alors que dans le cas du chemin de fer, la participation du gouvernement fédéral se situe au niveau des coûts de fonctionnement de l'entreprise. Est-ce que le gouvernement fédéral subventionne des entreprises aériennes et terrestres qui utilisent des infrastructures fournies par le gouvernement fédéral?

**M. Bouchard:** Je vais être obligé de vous répondre de mémoire, parce que l'ensemble des modes de service est très complexe. Je vous donne un exemple. Nous devrions normalement subventionner des compagnies aériennes dans le Nord, c'est-à-dire au nord du 60<sup>e</sup> parallèle. Que je sache, la déréglementation ne s'applique pas dans ce cas.

Vous avez *Marine Atlantic*, le service de traversiers dans l'Atlantique. Le gouvernement fédéral verse 120 millions de dollars, je crois. Il est impensable que ce service puisse s'autofinancer strictement par les passagers, car cela représenterait des sommes exorbitantes. Donc, le gouvernement intervient à ce niveau-là. Cela est vrai dans les autres modes de transport, particulièrement dans le secteur aérien où on investit environ 1,4 milliard de dollars par année dans l'ensemble des infrastructures. Mais si vous considérez le nombre de passagers transportés et le nombre de kilomètres franchis, vous ne pouvez faire pas de comparaison. Pour 1,7 cent que vous mettez en subventions pour le transport aérien, vous mettez 25 cents pour le transport ferroviaire.

Le problème, dans le cas du transport ferroviaire, est la diminution constante du taux d'utilisation depuis 1981. On nous dit: Oui, mais il a augmenté en 1989 et en 1988. On ne base pas une décision de l'ordre de 650 millions de dollars sur six mois de l'année 1989. Encore là, cela varie selon les routes. L'utilisation a augmenté à certains endroits et a diminué à d'autres. Il y a eu une augmentation moyenne de 4 p. 100 si j'ai bien retenu les chiffres que j'ai vus dernièrement.

Donc, c'est une question de taux d'utilisation. J'ai lu ce matin dans un journal de Montréal qu'on allait investir 500 millions de dollars à l'aéroport de Toronto. C'est absolument faux. Je n'ai pris aucun engagement en matière d'investissement. Dans le domaine du transport aérien, monsieur Langlois, il y a beaucoup plus de recouvrement de coûts. Vous avez des politiques d'imposition de taxes, etc., que vous n'avez pas dans d'autres modes de transport.

**M. Langlois:** Oui, mais le gouvernement du Canada ne contribue pas aux coûts de fonctionnement des entreprises de transport aérien ou de camionnage.

**M. Bouchard:** Non, absolument pas.

**M. Langlois:** VIA Rail est une entreprise. C'est l'argument que voulais faire valoir.

## [Traduction]

operating costs of the Seaway, which is an infrastructure? The federal government contributes funds for the construction of highways, through various federal-provincial agreements, but it gives out very little funds, if at all, for the maintenance of highways.

Those are all infrastructures, whereas for railways, federal funds are used to cover the corporation's operating costs. Does the federal government subsidize air and land transport companies which use infrastructures paid for by the federal government?

**Mr. Bouchard:** I will answer you from memory, because transport services are quite complex. Let me give you an example. We should normally subsidize all airlines flying north, that is north of the 60th parallel. As far as I know, deregulation does not apply there.

There is also *Marine Atlantic*, which provides ferry services on the Atlantic. I think that it receives \$120 million in federal funds. There is no way this service could be self-sufficient because it would mean exorbitant rates for the passengers. That is why the government has to contribute. The same is true for other means of transport, particularly air transportation for which we incur expenses of about \$1.4 billion a year for infrastructure. But you cannot make comparisons based on ridership or distance. For each 1.7 cent we give out in subsidies to air transportation, we invest 25 cents in rail transportation.

The problem of railways is that its ridership has constantly diminished since 1981. Some say that it has increased in 1989 and 1988. One cannot, however, base a decision involving \$650 million on six months in 1989. Even then, the figures are different according to the routes. Ridership has increased in some areas but it has decreased in others. There has been an average increase of 4% if I remember correctly the figures I have seen recently.

It is therefore a question of ridership. I read in a Montreal paper this morning that we were going to spend \$500 million at the Toronto Airport. That is absolutely wrong. I have not promised any investment whatsoever. Mr. Langlois, cost recovery is much better for air transportation. There are taxation policies, etc., that we do not have for other means of transport.

**Mr. Langlois:** Yes, but the federal government does not pay for part of the operating costs of various air and truck transport companies.

**Mr. Bouchard:** No, absolutely not.

**Mr. Langlois:** VIA Rail is a corporation. That is what I wanted to say.



[Text]

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** Mr. Minister, perhaps I could ask you about the labour assistance benefits as a result of your decision. It has been estimated that it will cost \$140 million, according to the releases.

**Mr. Bouchard:** Yes.

**Mr. Atkinson:** Where will that money be paid from? Will it come out of the VIA subsidy?

**Mr. Bouchard:** It has been considered within the subsidies which will be given to VIA Rail.

**The Chairman:** Within the reference level.

**Mr. Bouchard:** Yes.

• 1720

**The Chairman:** If there is a miscalculation on that and it is larger than the reference level. . .

**Mr. Bouchard:** No, it is \$140 million, as we said in the document we provided, for the next five years.

I know that I heard about \$1 billion, but \$1 billion. . . theoretically, you have to consider that those people will be 20 years or 25 years without working, based totally on support by VIA Rail. I mean, the corporate plan is for five years. The \$140 million. . . the amount of money that has been put in the reference levels in terms of the collective agreements we have with the unions.

**Mr. Atkinson:** Over a five-year period.

**Mr. Bouchard:** Yes, over five years.

**Mr. Atkinson:** In terms of seniority and so on, it is my understanding that VIA Rail senior employees will have dumping rights as against CN and CP employees. Is that correct?

**Mr. Bouchard:** Yes, I think some.

**Mr. Atkinson:** That will result in, theoretically, costs to CN and CP as a result of a bumping in the labour assistance that will be required to them. Is that correct?

**Mr. Bouchard:** Those costs are included in the \$140 million.

**Mr. Atkinson:** They are, are they? And before I was interrupted, is the \$140 million over a five-year period?

**Mr. Bouchard:** Yes.

**Mr. Atkinson:** Can you account for the differences that have been thrown around? It has been as high as \$1 billion, I have seen in some instances.

**Mr. Bouchard:** It will be, Mr. Chairman, more a question of interpretation, but I understand from what has been said from the unions is that if you have people who will keep their salary. . . There are two kinds, those are the most secure. I will give you an example.

[Translation]

**M. Atkinson (Député de St. Catharines):** Monsieur le ministre, je voudrais vous interroger à propos des prestations d'aide aux employés qui découleront de votre décision. D'après les communiqués de presse, ces prestations coûteront 140 millions de dollars.

**M. Bouchard:** C'est exact.

**M. Atkinson:** Où prendra-t-on les fonds nécessaires? Dans la subvention versée à VIA Rail?

**M. Bouchard:** On a songé à prélever ces fonds à même les subventions versées à VIA Rail.

**Le président:** Jusqu'à concurrence du niveau de référence.

**M. Bouchard:** En effet.

**Le président:** Mais s'il y avait une erreur de calcul et que la somme était supérieure au niveau de référence. . .

**M. Bouchard:** Non, le montant sera de 140 millions de dollars pour les cinq prochaines années, comme on le dit dans le document que nous vous avons fourni.

J'ai entendu parler d'un milliard de dollars, mais un milliard. . . en théorie, il faudrait que ces gens soient au chômage pendant 20 ou 25 ans et qu'ils dépendent exclusivement de Via Rail pour vivre. Il y a un plan d'entreprise quinquennal. Ces 140 millions de dollars correspondent au montant calculé d'après les conventions collectives en vigueur pour les niveaux de référence.

**M. Atkinson:** Pour une période de cinq ans.

**M. Bouchard:** C'est exact.

**M. Atkinson:** Quant à l'ancienneté et au reste, je crois comprendre que les employés les plus anciens de Via Rail auront le droit de supplanter ceux du CN et du CP, n'est-ce pas?

**M. Bouchard:** Dans certains cas, oui.

**M. Atkinson:** Ce droit de supplantation n'obligera-t-il pas, en théorie, le CN et le CP à assumer les frais de programmes d'aide à la main-d'oeuvre?

**M. Bouchard:** Ces coûts sont inclus dans les 140 millions de dollars.

**M. Atkinson:** Ils le sont? Je demandais, avant qu'on m'interrompe, si ces 140 millions de dollars seront dépensés sur cinq ans.

**M. Bouchard:** Oui.

**M. Atkinson:** Pouvez-vous nous expliquer l'écart entre les chiffres dont il a été question? J'ai vu des estimés allant jusqu'à un milliard de dollars.

**M. Bouchard:** Monsieur le président, c'est surtout une question d'interprétation. D'après les syndicats, cela dépend si les gens continueront à recevoir leur salaire. . . il y a deux catégories; les employés dans l'une auront plus de sécurité. Je vais vous donner un exemple.



[Texte]

You have two basic agreements. One after four years of seniority and after eight years and they could be kept on the payroll for—not life—but until retirement age. If, for example, they do not accept to take the lump sum of the separation pay and work elsewhere, or if the company is not able to find another job within the company, at the time they wait and they will receive full salary.

But what we have considered because it is a five-year corporate plan, it is \$140 million for the next five years. The union, if I have understood, have considered those who are over 30 years old, for example, and their retirement year will be at age 65.

The 35 years, multiplied by their fully salary for one year, will be the amount of money, but 35 years is not the commitment I make. I make a commitment for the next five years. But if we have the same agreement, they will respect the agreement that has been signed by the union and VIA Rail. That is the way I understand the \$1 billion which has been given.

**Mr. Atkinson:** If I may, in terms of the agreements themselves—and maybe this is a better question for Mr. Lawless tomorrow. . .

**Mr. Bouchard:** Yes, I think Mr. Lawless will be more able to answer that.

**Mr. Atkinson:** Also in terms of productivity, is there anything? I understand Amtrak renegotiated some agreements with their employees after the setting up—

**Mr. Bouchard:** Yes, the double crew.

**Mr. Atkinson:** —to make it more productive. Is there any indication this will occur with VIA?

**Mr. Bouchard:** Yes, we are under negotiation. You know that the people are not paying necessarily under the number of days that they have worked, the number of miles. It is coming from the 19th century, I believe, that kind of rule where you are paid on the number of miles.

If you do Montreal and Toronto, for example, in four hours you can be paid for a full day or a day and a half. It depends on the agreement. It means that we are trying to get that out because it does not refer to the reality we have. And the double person on the crew; they have to be absolutely mandatory, too. The corporation is looking to negotiate with what Amtrak had recently, I think, from their unions.

**The Chairman:** Before going to Mrs. Stewart, I want to put a couple of questions to you, Mr. Minister. You have kept using and if I am understanding your documents from today, this 1.7¢ subsidy and the 25.5¢ with rail versus air. That is obviously for the whole national system, is it not?

In other words, it includes the remote areas. I would like to know what your figures are for some of the regions. Do you have any breakdown, especially here in

[Traduction]

Il y a deux accords de base. L'un vaut pour ceux qui ont plus de quatre ans d'ancienneté et l'autre pour ceux qui en ont plus de huit. Ceux-là pourraient recevoir un salaire non pas à vie, mais jusqu'à l'âge de la retraite. S'ils n'acceptent pas le paiement forfaitaire au moment de la cessation d'emploi et qu'ils travaillent ailleurs, ou si la société est incapable de leur proposer un autre emploi avec elle, ils peuvent attendre en recevant leur plein salaire.

Mais comme il s'agit d'un plan d'entreprise quinquennal, nous avons jugé qu'il en coûterait 140 millions de dollars pour cette seule période. Si j'ai bien compris, le syndicat a tenu compte, dans ses calculs, de tous ceux qui ont plus de 30 ans, par exemple, et qui prendront leur retraite à 65 ans.

Les 35 années de vie active qu'il leur reste, multipliées par le montant de leur plein salaire pour une année donnent un certain produit, mais moi, je ne m'engage pas pour les 35 prochaines années, seulement pour cinq ans. Néanmoins, il faudra respecter la convention signée par le syndicat et Via Rail. Voilà je crois comment on en est arrivé à un million de dollars.

**M. Atkinson:** Pour ce qui est des conventions collectives—et peut-être devrais-je poser la question à M. Lawless demain. . .

**M. Bouchard:** Oui, je crois que M. Lawless sera mieux en mesure de vous répondre.

**M. Atkinson:** Y a-t-il quelque chose à propos de la productivité? Il semble que *Amtrak* ait renégocié certaines conventions collectives avec ses employés après la réorganisation. . .

**M. Bouchard:** Oui, l'équipe double.

**M. Atkinson:** . . . pour améliorer la productivité. La même chose pourrait-elle se produire à Via Rail?

**M. Bouchard:** Oui, c'est en négociation. Vous savez sans doute que les employés ne sont pas payés en fonction du nombre de jours travaillés mais en fonction du nombre de milles parcourus. Cette tradition date du XIX<sup>ème</sup> siècle, je crois.

Par exemple, un employé qui effectue le trajet Montréal—Toronto en quatre heures recevra une journée ou une journée et demie de salaire. Cela dépend de la convention collective. Nous essayons de faire disparaître cette règle car elle ne reflète pas la réalité de notre pays. De plus, la double équipe est absolument obligatoire. La société cherche à négocier ce que *Amtrak* a conclu récemment, je pense, avec ses syndicats.

**Le président:** Avant de donner la parole à M<sup>me</sup> Stewart, je voudrais moi-même poser quelques questions au ministre. Vous parlez toujours d'une subvention de 1.7 au transport aérien par rapport à 25.5 pour le transport ferroviaire. Cela touche le réseau national, n'est-ce pas?

Autrement dit, cela comprend les régions éloignées. Je voudrais connaître les chiffres propres à certaines régions. Avez-vous ce genre de détails? Je m'intéresse plus

[Text]

Atlantic Canada where I happen to come from, where it is admitted in your documents and it is certainly admitted by the facts that area is more dependent upon rail passenger service for a variety of reasons? It is certainly admitted in the rail study that we have.

I would like to know what your figures are, not the national, we all know we can play with figures, but your figure of 1.7¢ for air against 25.5¢. That is for the total system, is it not? Including the run from Winnipeg to Churchill—

**Mr. Bouchard:** Yes.

**The Chairman:** —and everything. Can you please. . . ?

**Mr. Bouchard:** It is the same also for air.

• 1725

**The Chairman:** For air, agreed. Without taking the time of the committee today, can you and your staff provide us with a breakdown of how those subsidies to those two modes differ from region to region? I am especially interested in Atlantic Canada.

**Mr. Bouchard:** Sure, we will provide you with it. We will calculate those numbers and they will be provided to you.

**The Chairman:** I would appreciate that.

My next general question is on philosophy and policy, which is really the reason you are here. We have basically stayed with it to a point, although we got a little detail. Do you feel a little lonely that you are the only Minister of Transport in the six western European countries, the United States, Japan and Australia, who all admit the third revolution for rail has occurred for all the reasons touched upon here, including traffic congestion, environment, and movement. . . that rail is the way to go, with financial commitment?

I am referring to page 15 of the report, which you are very well aware of. I will not take the time to read it. Can you give me an explanation of why we are going one way and 10 other countries, the modern countries of the world, are going another way?

**Mr. Bouchard:** I would feel lonely vis-à-vis Germany or France or even the United States—

[Translation]

particulièrement au Canada atlantique d'où je viens, puisqu'on reconnaît dans vos documents, et les faits le prouvent d'ailleurs, que cette région dépend davantage du service voyageurs des chemins de fer pour une foule de raisons. Ce fait est certainement reconnu dans l'étude que nous avons sur le transport ferroviaire.

Je voudrais savoir quelle est la proportion des subventions, non pas pour l'ensemble du réseau, mais pour ses diverses parties. Nous pouvons tous jouer avec les chiffres, mais je crois que cette proportion de 1.7 pour le transport aérien par rapport à 25.5 pour les chemins de fer vaut pour l'ensemble du réseau, n'est-ce pas? Cela comprendrait entre autres le trajet Winnipeg—Churchill. . .

**M. Bouchard:** En effet.

**Le président:** Et tout le reste. Pourriez-vous. . .

**M. Bouchard:** C'est la même chose pour le transport aérien.

**Le président:** Pour le transport aérien, d'accord. Afin de ne pas faire perdre de temps au Comité aujourd'hui, est-ce que votre personnel ou vous pourriez nous fournir un relevé détaillé des subventions à ces deux moyens de transport, par région? Je m'intéresse plus particulièrement au Canada atlantique.

**M. Bouchard:** Nous vous fournirons certainement ce que vous demandez après avoir fait les calculs.

**Le président:** Je vous en serais reconnaissant.

Ma question suivante est plutôt générale et porte sur des questions de principe et de politique. C'est d'ailleurs pour cela que vous êtes ici. Nous nous en sommes tenus à cela, même si nous avons également obtenu quelques détails. Ne vous sentez-vous pas isolé du fait que vous soyez le seul ministre des Transports à avoir pris une telle décision puisque les six pays de l'Europe de l'ouest, les États-Unis, le Japon et l'Australie ont tous reconnu qu'il s'était produit une troisième révolution des chemins de fer pour toutes les raisons dont on a déjà parlé, notamment la congestion des autoroutes, les problèmes d'environnement et la plus grande fréquence des déplacements. . . on en est venu à la conclusion que la solution, c'était les chemins de fer et on a engagé les fonds nécessaires.

Je fais allusion à la page 15 du rapport que vous connaissez bien. Je ne vais pas prendre le temps d'en lire un extrait. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi nous allons dans un sens alors que les dix autres pays parmi les plus modernes au monde vont dans l'autre?

**M. Bouchard:** Je me sentirais isolé par rapport à l'Allemagne ou la France, ou même par rapport aux États-Unis. . .



[Texte]

**The Chairman:** Let us take Australia.

**Mr. Bouchard:** No, no. Australia, I told you before that—

**The Chairman:** I know, but they run the trains.

**Mr. Bouchard:** You do not have the same system.

**The Chairman:** They run the trains on sparse population.

**Mr. Bouchard:** The train, Mr. Nowlan, is run principally by the states.

**The Chairman:** I do not care if it is run by the states or if they run trains at a subsidy. I guess we agree that every rail passenger service in the world is subsidized. Is that not correct?

**Mr. Bouchard:** It is still subsidized here today and it will be subsidized after January 15.

**The Chairman:** Why are we going one way and ten of the leading countries in the world are going another way?

**Mr. Bouchard:** Absolutely not, Mr. Nowlan. If you can give me two minutes to compare European countries with... you say not to use those, but it is you who used those names.

**The Chairman:** Well, use them too.

**Mr. Bouchard:** If you say just Australia... If you compare Germany, which has 77 million people in a country that would fit within Ontario... , give me that kind of reality with 77 million people and the ridership they have, and I will give you what you want in Ontario.

Nova Scotia, New Brunswick and P.E.I. are the least settled provinces in Canada. You ask whether I feel lonely that this part of Canada would not be compared with Germany, France or Japan, where there are 125 million people. You say not to take those but to take Australia. Australia has the same system we have with highways. We put about \$250 million a year on highways, but the provinces put many times that amount of money. It is the same with the trains in Australia. We will put \$250 million the last year, 1994, but the provinces will not put \$1.

I would have the reality of Australia. It perhaps will be different. It is why, Mr. Nowlan, I always said you are not able to compare Canada with the second-largest country in the world with one of the smallest countries in terms of population. You have to provide services that cost \$483 between Jasper and Prince Rupert at the same time you have to keep a service in the corridor where you have 60% of Canadians. This is the reality I face. At the same time we have air and other modes of transportation.

**The Chairman:** I appreciate all that. Obviously you do not feel lonely about having 10 countries going one way

[Traduction]

**Le président:** Comparons-nous à l'Australie.

**M. Bouchard:** Non. Pour ce qui est de l'Australie, je vous ai déjà dit. . .

**Le président:** Je sais, mais il y a des trains.

**M. Bouchard:** Le système est différent.

**Le président:** Il y a des trains en dépit d'une population clairsemée.

**M. Bouchard:** Monsieur Nowlan, ce sont les États qui administrent les chemins de fer.

**Le président:** Qu'ils les administrent directement ou qu'ils leur versent des subventions, cela m'est égal. Nous sommes tous d'accord pour dire que tous les services ferroviaires de voyageurs dans le monde sont subventionnés, n'est-ce pas?

**M. Bouchard:** C'est toujours le cas ici et ils continueront à l'être après le 15 janvier.

**Le président:** Pourquoi aller dans un sens quand 10 des grands pays industrialisés vont dans l'autre?

**M. Bouchard:** C'est faux, monsieur Nowlan. Laissez-moi deux minutes pour comparer les pays européens avec... vous ne voulez pas que je parle des pays européens, mais c'est vous qui parlez d'eux.

**Le président:** Alors parlez-en vous aussi.

**M. Bouchard:** Si vous voulez qu'on s'en tienne à l'Australie... Comparons-nous avec l'Allemagne, qui compte 77 millions d'habitants dans un pays dont la superficie est inférieure à celle de l'Ontario. Donnez-moi 77 millions d'habitants et le même nombre de voyageurs, et je vous donnerai ce que vous voulez pour l'Ontario.

La Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard ont les populations les moins peuplées au Canada. Vous voulez savoir si je me sens différent parce que cette région du Canada ne peut pas se comparer à l'Allemagne, à la France ou au Japon où il y a 125 millions d'habitants. Vous préférez que je nous compare à l'Australie. L'Australie a la même formule que nous avons nous, pour les autoroutes. Nous consacrons environ 250 millions de dollars par année aux autoroutes, mais les provinces en dépensent bien davantage. En Australie, c'est la même chose pour les chemins de fer. Au Canada, nous allons dépenser 250 millions de dollars pour les chemins de fer la dernière année, en 1994, mais les gouvernements provinciaux eux, n'investiront rien du tout.

Si la situation était la même qu'en Australie, peut-être la décision serait-elle différente. Voilà pourquoi je dis, monsieur Nowlan, qu'on ne peut pas comparer le Canada qui est, en superficie, le deuxième plus grand pays du monde, mais en population, l'un des plus petits. Il nous faut assurer des services qui coûtent 483\$ entre Jasper et Prince Rupert tout en desservant le corridor où vivent 60 p. 100 des Canadiens. Voilà la réalité canadienne. De plus, il y a d'autres moyens de transport.

**Le président:** Je sais tout cela. De toute évidence, vous n'avez aucun complexe même si 10 pays ont choisi une



[Text]

while we are going the other. I am going to come back to where we started from. You are as confident as you can be that, with services reduced by 50%, with your alternate route, the Atlantic and the ocean, and with your allowable costs and fixed costs still in place, other than that a lot of people are going to lose their jobs, this system is going to work.

**Mr. Bouchard:** Yes, honestly, Mr. Nowlan, yes, I do.

**The Chairman:** Let me tell you my concern, Mr. Minister. My area is the prototype. You and I talked about this and I know passenger service has to change. I agree with that. But instead of gutting the line from Halifax to Yarmouth—the Yarmouth part is more like the northern Lake Superior line in the northern part of Ontario—I am confident there is a viable passenger service from Halifax into the heart of the valley.

• 1730

How can you cut half the line? Someone told me—I think it was yourself, and you may be right—it is going to cost the same to keep the fixed costs for half the line as for just about the whole line. Therefore we have to perhaps consider termination of the whole line, which is what you announced. If that example applies in my backyard, I do not see how under all the common sense it is not potentially, with all the sincerity you have... you are a very sincere man, and you have lots to be sincere about. I really think the same thing is going to apply nationally. You are not going to have the feeder lines into the ocean in the Atlantic.

**Mr. Bouchard:** You are saying to me, Mr. Nowlan, that the minister has to make a choice.

**The Chairman:** I agree.

**Mr. Bouchard:** You talk of Halifax and Yarmouth, with 18.6% cost recovery. I understand that. We do not have the ridership and the reality of Sarnia—Toronto. At the moment, you have less money than you had before. You have to consider that you should keep the link between Halifax and Moncton, on one side, and Saint John, on the other side.

**The Chairman:** You have cut the spur lines. It is not in my area only. You have gutted the spur lines in Atlantic Canada.

**Mr. Bouchard:** Yes, the regional lines have been cut because those lines could provide the same traffic by bus to the main line leaving Halifax. People will be able to leave Yarmouth by bus to go to Halifax and from there to take the train to Montreal.

**The Chairman:** My last parochial question is: Can you give me the figure?

**Mr. Bouchard:** If I could just say a word to finish, you could ask me to give exactly the same service with \$1

[Translation]

voie opposée à la nôtre. J'en reviens au point de départ. Vous êtes aussi certain que possible que le réseau va fonctionner en dépit de services réduits de moitié, avec d'autres trajets, l'Atlantique et l'Océan, en dépit des coûts légitimes et des frais d'exploitation et même si beaucoup de gens vont perdre leur emploi.

**M. Bouchard:** Oui, honnêtement monsieur Nowlan, j'en suis convaincu.

**Le président:** Laissez-moi vous faire part de mes craintes, monsieur le ministre. J'habite une région-type. Vous et moi en avons déjà discuté et je sais que le service voyageurs doit changer. Je suis d'accord. Mais au lieu de modifier le trajet de Halifax à Yarmouth—le tronçon Yarmouth ressemble plutôt à celui du nord du lac Supérieur, dans le nord de l'Ontario—je suis sûr qu'on pourrait assurer un service voyageurs rentable entre Halifax et le cœur de la vallée.

Comment pouvez-vous supprimer la moitié de la ligne? Quelqu'un m'a dit—c'était peut-être vous, et peut-être avez-vous raison—que les coûts d'exploitation pour la moitié de la ligne seront à peu près les mêmes que pour toute la ligne. Peut-être faudra-t-il donc envisager de supprimer toute la ligne, ce que vous avez annoncé. S'il en est ainsi chez moi, je ne vois pas comment le bon sens et votre sincérité... vous êtes un homme très sincère et avec raison. Je suis certain qu'on pourrait appliquer le même raisonnement partout au pays. Les lignes secondaires de l'Océan ne mèneront pas à l'Atlantique.

**M. Bouchard:** Monsieur Nowlan, vous êtes en train de me dire que le ministre doit faire un choix.

**Le président:** C'est vrai.

**M. Bouchard:** Vous me parlez de Halifax et Yarmouth où l'on récupère seulement 18.6 p. 100 des coûts. Je le comprends puisqu'il n'y a pas autant de voyageurs qu'entre Sarnia et Toronto, par exemple. Pour l'instant, il y a moins d'argent qu'avant. Il faut songer à maintenir la liaison entre Halifax et Moncton d'un côté, et avec Saint-Jean de l'autre côté.

**Le président:** Vous avez supprimé les embranchements, et pas seulement dans ma région. Vous avez fait disparaître tous les embranchements dans les provinces de l'Atlantique.

**M. Bouchard:** Oui, il a fallu supprimer les lignes régionales parce que l'autobus pouvait tout aussi bien amener les voyageurs à la ligne principale qui part de Halifax. Les gens pourront partir de Yarmouth en autobus pour se rendre à Halifax prendre le train vers Montréal.

**Le président:** Une dernière question concernant ma région: Pouvez-vous me donner les chiffres?

**M. Bouchard:** Si vous permettez, je terminerai en disant que vous pourriez me demander d'assurer

[Texte]

billion less. This is the reality. We had to make choices. I did so, even if it has not necessarily been easy to do.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I wonder if we could ask the minister to provide us with the studies showing that, by replacing rail with buses on those particular routes, the main corridors will maintain the same level of traffic. I quite frankly do not think they will, but I would like to see the documentation.

**Mr. Bouchard:** It is like the tourism industry. We feel people will not stop travelling because there is no train. Only 3% of Canadians use the train to travel as tourists. They will continue to use the bus, air transportation and the trains that are still there, Mr. Angus. It is a balance.

**The Chairman:** I have a last question on general policy. Certainly in the east and it may apply elsewhere across the country, with the passenger lines cut and the 50:50 chance they work, the concern is that the next move will be for the railway to apply to discontinue the whole line. I know the National Transportation Act, which came before this committee, has that 4%. Quite frankly the 4% of a discontinuance or abandonment of lines—I do not know what the mileage works out to in Atlantic Canada—might be grouped entirely in Atlantic Canada. This committee may come up. . . and I hope the ears are open. In view of the concern, which I can understand, that if you lose the revenue from passengers—

**Mr. Bouchard:** Can I be very honest with you? I believe one of the main problems this country will face in the coming years is the rail freight service. You know as I know. The members will remember the last meeting I came here, when Mr. Benjamin or yourself raised it. I totally agree with you. The rail system faces competition from the trucking industry, which is a very dynamic industry. On this issue, no decision has yet been made.

I asked the provinces to provide me with their perceptions about what we should do. There is a problem there. CN and CP will face increasing—

**The Chairman:** I agree. There will be one railway—

**Mr. Bouchard:** We are facing the problem of abandonments because we do not use the rail freight service at present.

**The Chairman:** I agree with you, Mr. Minister.

**An hon. member:** So rail freight is next.

[Traduction]

exactement le même service avec un milliard de dollars de moins. Voilà la réalité. Nous devons faire des choix. C'est ce que j'ai fait, même si cela n'a pas nécessairement été facile.

**M. Angus:** Monsieur le président, le ministre pourrait-il nous fournir les études montrant que les voies principales continueraient de transporter le même nombre de voyageurs si l'autobus remplaçait le train sur certains trajets secondaires. Je n'en suis vraiment pas convaincu, mais je voudrais bien voir la documentation.

**M. Bouchard:** C'est comme pour l'industrie du tourisme. Nous ne croyons pas que les gens cesseront de voyager si on supprime le train. Seulement 3 p. 100 des Canadiens utilisent le train pour faire du tourisme. Ils continueront donc à utiliser l'autobus, l'avion et les trains qui ne seront pas supprimés, monsieur Angus. Il faut faire la part des choses.

**Le président:** Une dernière question sur la politique générale. Dans l'Est certainement, et peut-être aussi ailleurs au pays, on craint qu'une fois certaines lignes du service voyageurs supprimées, étant donné l'incertitude quant aux conséquences d'une telle mesure, les chemins de fer pourraient demander par la suite la suppression de tout le service. Je sais que la Loi nationale sur les transports, que le Comité a étudiée, permet qu'on supprime ou abandonne 4 p. 100 des lignes. Ne se pourrait-il pas que toutes celles qui seraient supprimées se retrouvent dans le Canada atlantique—même si j'ignore quelle proportion des voies ferrées se trouvent dans cette région. Le Comité proposera peut-être. . . j'espère qu'on sera toute ouïe. Or, il est à craindre que si l'on perd les recettes de ces services voyageurs. . .

**M. Bouchard:** Je serai très franc avec vous. Je crois que l'un des grands problèmes auquel notre pays sera confronté d'ici quelques années sera celui du transport ferroviaire des marchandises. Vous le savez aussi bien que moi. Les membres se souviendront de la dernière réunion à laquelle j'ai participé, quand M. Benjamin ou vous-même avez soulevé la question. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Les chemins de fer subissent la concurrence de l'industrie du camionnage qui est très dynamique. À ce sujet, on n'a encore pris aucune décision.

J'ai demandé aux gouvernements provinciaux de me faire part de leur réflexion au sujet de ce que nous devrions faire. C'est un problème. Le CN et le CP feront face à de plus en plus. . .

**Le président:** Je suis d'accord. Il y aura une seule compagnie ferroviaire. . .

**M. Bouchard:** Déjà, on abandonne certaines lignes parce que le service de transport de marchandises n'est pas suffisamment utilisé.

**Le président:** Je suis d'accord avec vous, monsieur le ministre.

**Une voix:** Ce sera alors au tour du transport ferroviaire des marchandises.

[Text]

**The Chairman:** Rail freight. There will be one rail—

**Mr. Bouchard:** That is not what I said.

**The Chairman:** It is not what you said, and I agree with you. I predict there will be one rail line in this country in time.

**Mr. Bouchard:** I am sure, Brian, if you are honest, I did not say that.

**Mr. Tobin:** I am from Newfoundland. You know how it works.

**Mr. Bouchard:** Yes, you cut the passenger service in 1968 totally.

**The Chairman:** You guys got rid of it.

**Mr. Bouchard:** Totally you cut the service in 1968.

**Mr. Tobin:** I have the spike over in my office.

**The Chairman:** It was nice to have seen you today, Mr. Minister. We always look forward to seeing you again. We will see how things go. You have to go at 5.30 p.m. We will sleep on it.

This committee stands adjourned until 9.30 a.m. tomorrow in this room.

[Translation]

**Le président:** En effet. Il y aura un seul chemin de fer. . .

**M. Bouchard:** Je n'ai pas dit cela.

**Le président:** Vous ne l'avez pas dit et c'est vrai. je prédis qu'un jour il n'y aura qu'une compagnie de chemin de fer au pays.

**M. Bouchard:** Je suis certain, Brian que je n'ai pas dit cela; soyez honnête.

**M. Tobin:** Je suis de Terre-Neuve. Vous savez comment c'est là-bas.

**M. Bouchard:** Oui, vous avez supprimé complètement le service voyageurs en 1968.

**Le président:** Vous, vous vous en êtes carrément débarrassé.

**M. Bouchard:** Vous avez laissé tomber le service en 1968.

**M. Tobin:** J'ai encore un crampon dans mon bureau.

**Le président:** Nous avons été heureux de vous accueillir aujourd'hui, monsieur le ministre. Nous sommes impatients de vous revoir. Nous verrons comment iront les choses. Vous devez partir à 17h30. Nous y reviendrons demain.

Le Comité reprendra ses travaux à 9h30 demain matin, dans cette même salle.























*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

WITNESS

*From the Department of Transport:*

Glen Shortliffe, Deputy Minister.

TÉMOIN

*Du ministère des Transports:*

Glen Shortliffe, sous-ministre.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Tuesday, October 17, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 19

Le mardi 17 octobre 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

### RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing  
Order 108(2), public hearings on VIA Rail and the  
future of railway passenger service

### CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article  
108(2) du Règlement, audiences publiques  
concernant VIA Rail et l'avenir du transport  
ferroviaire des passagers

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, OCTOBER 17, 1989

(22)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., this day, in Room 269 West Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin.

*Acting Members present:* David Bjornson for Darryl Gray, Bill Casey for Ken Atkinson, Barbara Greene and Scott Thorkelson for Pierrette Venne, David Walker for Maurice Dionne.

*Other Members present:* Ross Belsher, Bill Blaikie, Joe Fontana Ken James.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From Via Rail:* Ron Lawless, President and Chief Executive Officer; Lawrence Hanigan, Chairman of the Board; Bill Morin, Executive Vice-President and Chief Operating Officer; James Roche, Vice-President, Corporate Planning.

The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (*See Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

Ron Lawless made a statement and, with other witnesses, answered questions.

At 12:31 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

**AFTERNOON SITTING**

(23)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m., this day, in Room 269 West Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Acting Member present:* George Rideout for Maurice Dionne.

*Other Members present:* Ross Belsher, Joe Fontana.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

**PROCÈS-VERBAUX**

LE MARDI 17 OCTOBRE 1989

(22)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Commuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin.

*Membres suppléants présents:* David Bjornson remplace Darryl Gray; Bill Casey remplace Ken Atkinson; Barbara Green et Scott Thorkelson remplace Pierrette Venne ; David Walker remplace Maurice Dionne.

*Autres députés présents:* Ross Belsher, Bill Blaikie, Joe Fontana et Ken James.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De Via Rail:* Ron Lawless, président et directeur général; Lawrence Hanigan, président du Conseil; Bill Morin, vice-président administratif et chef de l'Exploitation; James Roche, vice-président, Planification générale.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur Via Rail et sur l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.*)

Ron Lawless fait un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

A 12 h 31, le Comité s'ajourne jusqu'à 15 h 30 cet après-midi.

**SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI**

(23)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Commuzzi, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Membre suppléant présent:* George Rideout remplace Maurice Dionne.

*Autres députés présents:* Ross Belsher, Joe Fontana.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Witnesses: From Via Rail:* Ron Lawless, President and Chief Executive Officer; Lawrence Hanigan, Chairman of the Board; Bill Morin, Executive Vice-President and Chief Operating Officer; James Roche, Vice-President, Corporate Planning. *From CN Rail:* Ron Lawless, President and Chief Executive Officer; John Sturgess, Chief Operating Officer.

The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The witnesses answered questions.

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
*Clerk of the Committee*

*Témoins: De Via Rail:* Ron Lawless, président et directeur général; Lawrence Hanigan, président du Conseil; Bill Morin, vice-président administratif et chef de l'Exploitation; James Roche, vice-président, Planification générale. *De CN Rail:* Ron Lawless, président et directeur général; John Sturgess, chef de l'Exploitation.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur Via Rail et sur l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (Voir les *Procès-verbaux et témoignages* du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.)

Les témoins sont interrogés.

A 18 h, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Marc Bosc



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, October 17, 1989

• 0930

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for votes or for hearing evidence. I appreciate everyone's being on time.

I would like to welcome Mr. Lawless and Mr. Hannigan. We are here this morning for VIA and the officials, and Mr. Lawless will introduce them. This afternoon Mr. Lawless will be wearing his other hat as CN president. I want to try to keep that focus sharp, because there is going to be some overlap.

**Mr. Ron Lawless (President and Chief Executive Officer, VIA Rail):** We have a statement in response to a letter we received, drafted to help focus today's questioning.

With me today are Mr. Lawrence Hanigan, Chairman of the Board, VIA Rail; Bill Moran, Executive Vice-President and Chief Operating Officer; and James Roche, Vice-President, Corporate Planning.

The circumstances under which we appear before you today are rather unusual. Your members will have many questions on VIA's new network and our pending reorganization. I want to state up front that we are here to answer any and all questions. We look forward to the opportunity to clarify some of the planning that has gone forth up to now.

To assist you in analyzing VIA's services on a route-by-route basis, we are tabling with you today the costing information that you have requested, together with a description of the methodology that VIA uses to determine those costs. These analyses provide a good measure of the financial performance of each of the individual train services, and were quite useful in the very broad initial assessment of the type of train service network that could be afforded within the new reference levels announced by the government last May.

I would like to emphasize, however, that the development of the new network was by no means only that of a cost account. While the revenue cost ratios of the services were an important factor in our consideration of what routes to retain and which to abandon, these financial indicators had to be weighed very carefully against other social and national objectives.

• 0935

One of the guiding principles was to ensure the retention of adequate links from coast to coast. Another

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 17 octobre 1989

**Le président:** Collègues, je vois que nous avons le quorum pour les votes et les témoignages. Je vous remercie tous d'être à l'heure.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Lawless et à M. Hannigan. Nous sommes réunis ce matin pour entendre les représentants de VIA. M. Lawless nous les présentera. Cet après-midi M. Lawless portera son autre chapeau, celui de président du CN. Je tiendrai les rennes fermement pour qu'il n'y ait pas débordement d'un sujet sur l'autre.

**M. Ron Lawless (président et directeur général, VIA Rail):** Nous avons une déclaration en réponse à une lettre que nous avons reçue et qui devrait permettre de donner une perspective aux questions d'aujourd'hui.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Lawrence Hannigan, le président du Conseil d'administration de VIA Rail; de Bill Moran, le vice-président administratif et chef de l'Exploitation et de James Roche, vice-président, Planification générale.

Les circonstances qui nous amènent à comparaître devant vous sont assez exceptionnelles. Les membres de votre Comité auront beaucoup de questions à nous poser sur le nouveau réseau de VIA et sur notre restructuration. Permettez-moi de dire dès le départ que nous sommes ici pour répondre à toutes vos questions. Nous saisisons cette occasion pour rectifier et clarifier certains propos concernant nos plans.

Afin de vous aider dans l'analyse détaillée du nouveau réseau ferroviaire, nous déposons aujourd'hui les données sur les coûts que vous avez demandées, ainsi que la description de la méthode dont VIA se sert pour établir ceux-ci. Ces analyses fournissent une bonne évaluation de la performance financière de chaque liaison et se sont avérées utiles lorsque nous avons tenté de définir les grandes lignes du réseau ferroviaire que la société pouvait se permettre d'offrir, compte tenu des nouvelles limites de financement fixées par le gouvernement en mai dernier.

Cependant, je tiens à insister sur le fait que la conception du nouveau réseau n'a pas été un simple exercice de comptabilité de prix de revient. Certes, nous nous sommes beaucoup fondés sur les rapports recettes-coûts des liaisons pour décider de leur maintien ou de leur suppression, mais nous avons dû soigneusement pondérer ces indicateurs financiers et d'autres objectifs sociaux et nationaux.

L'un des principaux déterminants était de maintenir des liens ferroviaires adéquats d'un océan à l'autre. Un

## [Text]

was the retention of services of nine of the routes that serve the remote communities identified in the initial announcement. Invariably these routes are among those having the worst financial performance in the VIA system. It is for this reason that the minister has indicated his intention to have Transport Canada officials study these routes over the next year or two to determine whether other regular transport could be provided at less cost.

You have asked specifically whether we believe all nine routes provide service to communities that are truly remote and whether in our view there are cheaper transportation alternatives. The true remoteness of some routes is an open question.

For example, the National Rail Passenger Transportation Act, which was tabled in the Commons in 1986, listed only four remote services, one of which—Hearst-Nakina—subsequently was abandoned. The other three—Senneterre-Cochrane, The Pas-Churchill and The Pas-Lynn Lake—appear on the minister's list of mandatory services.

The basic problem of defining a truly remote service is that in many instances VIA trains provide services to remote areas where there may be no identifiable communities but where Statistics Canada records unorganized populations within a census district. Without a detailed survey of these inhabitants, it is difficult to determine the degree of their dependence upon these remote stops. Moreover, several of these routes provide service to seasonal traffic such as users of cottages and hunting lodges who otherwise would have no means of access.

As to the cost of providing alternate access, VIA's recent study of Canada's transportation needs to the year 2010, "The Review of Passenger Rail Transportation in Canada", looked at what it might cost to provide road or air access to the remote communities and compared this with the capital cost requirements of continuing to provide rail service. I am also tabling those figures with you today.

Another group of services about which you asked were those you called commuter services. VIA's position has always been that it is not in the commuter business, although the Toronto-Havelock and the Montreal-Sherbrooke RDC trains come close to having commuter-like characteristics.

There are other services that carry significant numbers of commuters, such as the morning and late-afternoon London-Toronto and Cornwall-Montreal trains, but these are first and foremost intercity services. Consequently I am unable to comment on the costs of operating

## [Translation]

autre était le maintien de neuf des liaisons à destination de collectivités éloignées, désigné dans le communiqué initial. Ces liaisons sont toujours celles qui sont les plus déficitaires dans l'ensemble du réseau de VIA. Voilà pourquoi le ministre a annoncé son intention de faire étudier ces liaisons par les fonctionnaires de Transport Canada au cours des deux prochaines années afin de déterminer quel autre mode de transport régulier pourrait desservir ces collectivités à un moindre coût.

Vous nous avez demandé en particulier si, à notre avis, ces neuf liaisons desservent toutes des collectivités qui sont véritablement éloignées et si celles-ci ne pourraient pas l'être par des moyens de transport moins coûteux. Le caractère véritablement éloigné de certaines liaisons est une question qui demeure sans réponse.

Par exemple, seulement quatre liaisons en régions éloignées étaient précisées dans la Loi nationale sur les transports ferroviaires des voyageurs, déposée à la Chambre de communes en 1986. Sur ces quatre liaisons, l'une d'entre elles, entre Hearst et Nakina, a été abandonnée par la suite. Quant aux trois autres, c'est-à-dire les liaisons Senneterre-Cochrane, le Pas-Churchill et le Pas-Lynn Lake, elles figurent toutes sur la liste des liaisons essentielles dressée par le ministre.

La définition d'un service exploité en régions véritablement éloignées pose un problème fondamental: VIA assure de nombreux services à destination de régions éloignées, où aucune collectivité identifiable n'est peut-être établie mais Statistiques Canada enregistre une population non structurée dans un district de recensement. En l'absence d'un relevé détaillé de ces habitants, il est difficile de déterminer à quel point ils sont dépendants du train. En outre, plusieurs de ces liaisons desservent un trafic saisonnier, comme les propriétaires de chalets et de pavillons de chasse, qui se retrouveraient autrement sans moyen de transport.

Quant au coût de la prestation d'autres services de transport, dans sa récente étude des besoins du Canada en matière de transport jusqu'en l'an 2010 «Étude du transport ferroviaire voyageurs au Canada», VIA a examiné les coûts potentiels de la desserte de ces collectivités éloignées par la route ou par la voie des airs, et les a comparés aux immobilisations nécessaires au maintien des liaisons ferroviaires. Je dépose également ces chiffres auprès du Comité.

Vous avez également posé des questions au sujet des services que vous avez appelés trains de banlieue. La position de VIA a toujours été que le mandat de la société n'était pas d'exploiter des services de train de banlieue; les seules liaisons qui s'apparentent à de tels services sont Toronto-Havelock et Montréal-Sherbrooke, exploitées au moyen d'autorails.

D'autres liaisons permettent le transport d'un grand nombre de banlieusards, comme les trains assurant le matin et en fin d'après-midi les parcours London-Toronto et Cornwall-Montréal; par contre, elles offrent d'abord et avant tout des services interilles. Par conséquent, je ne



## [Texte]

commuter services because they are not separately accounted for in our systems.

In any case the costs would hardly be definitive in determining what it would cost another operator to provide such services. Presumably other operators would use different equipment, provide other amenities, use other ticketing systems, operate over shorter distances, offer different stops and frequencies and have different overheads from VIA's.

With respect to our views on the overall impact of rail passenger service on tourism and the environment, it is our belief that passenger rail can make important contributions in both of these areas. To refer again to VIA's "Review of Passenger Rail Transportation in Canada", it documents a potential market of 25 million tourists a year from the United States, Japan, Great Britain, France, West Germany and Canada who are interested in long-distance travel. Approximately 10 million of them would be predisposed to taking a train trip through the Rocky Mountains.

VIA has been testing this market for the last couple of years with excellent results. This is why the Rocky Mountaineer is retained as one of the services in the new network.

We recognize also that the provision of services to tourists will be one of the primary vocations of the new thrice-weekly western transcontinental service. For this reason, we will pay particular attention to scheduling this train to ensure a maximum of daylight travel in the Rocky Mountains and good arrival-departure times at Vancouver, Jasper and Edmonton.

• 0940

As for the environment, we believe the rail mode has an important role to play in the ecological transport of passengers, particularly in Canada's increasingly congested central corridor. VIA's review of passenger rail transportation in Canada projected an increase of 23% in corridor travel over the next 20 years and concluded that significant investments in transportation infrastructures would be required to accommodate that increase.

Since plans for major expansions of airport systems and highways already are encountering environmental and land use opposition, it is VIA's position that serious consideration should be given to high-speed trains as a valid alternative for road and airplane users. A collateral environmental benefit is reduced congestion, minimal land use, greater energy efficiency, reduced pollution and better safety.

## [Traduction]

peux commenter les coûts d'exploitation des services de train de banlieue parce que ces coûts ne sont pas établis distinctement dans nos systèmes.

De toute façon, les coûts ne permettraient guère de déterminer avec certitude ce qu'il en coûterait à un autre exploitant pour assurer de tels services. En effet, il est probable que d'autres exploitants offriraient des services différents de ceux de VIA par le matériel utilisé, les commodités offertes, les systèmes de billetterie en place, la longueur des parcours, les arrêts et les fréquences choisis, et enfin, l'importance des frais généraux à supporter.

En ce qui concerne l'incidence générale des services ferroviaires voyageurs sur le tourisme et l'environnement, nous sommes d'avis que l'apport du transport ferroviaire-voyageurs peut être important dans ces deux secteurs. D'après, encore une fois, l'étude du transport ferroviaire voyageurs au Canada, on a déterminé qu'il pourrait y avoir 25 millions de touristes provenant des États-Unis, du Japon, de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Allemagne de l'ouest et du Canada, qui seraient intéressés à parcourir de longues distances. Environ 10 millions d'entre eux seraient enclins à traverser les montagnes rocheuses en train.

Au cours des dernières années, VIA a sondé ce marché avec d'excellents résultats. Ainsi, «le montagnard des rocheuses» sera maintenu dans le nouveau réseau.

De plus, nous reconnaissons la vocation touristique première du nouveau train trans-continental de l'Ouest, exploité trois fois par semaine. Lorsque nous établirons l'horaire de ce train, nous veillerons particulièrement à ce que le trajet dans les montagnes rocheuses se fasse le plus possible le jour et à ce que les heures d'arrivée et de départ à Vancouver, Jasper et Edmonton soient commodées pour les voyageurs.

Quant à la question de l'environnement, nous croyons que le rail peut jouer un rôle important dans le transport des voyageurs axé sur le respect de l'environnement, surtout si l'on pense à l'encombrement grandissant du corridor central. Dans l'étude du transport ferroviaire voyageurs au Canada, VIA a prévu que les voyages dans le corridor augmenteraient de 23 p. 100 au cours des 20 prochaines années, ce qui l'a amené à conclure qu'il y aurait lieu de réaliser des investissements considérables dans les infrastructures de transport afin de faire face à cet accroissement.

Étant donné que les grands projets d'expansion des réseaux aéroportuaires et routiers sont déjà battus en brèche par des mouvements de protection de l'environnement et des terres, VIA estime que le train à grande vitesse représente vraiment pour les usagers des services aériens et des routes un mode de transport valable et qu'il faudrait envisager sérieusement cette option en raison des avantages qu'elle comporte sur le plan de l'environnement, qui sont une réduction de



[Text]

I might add that while VIA's new business plan does not address the issue of high-speed rail, neither does it preclude the operation of such a service.

Another question you raised is whether our existing capital program is sufficient for the five years of the current corporate plan. Since VIA's maintenance centres have been completed, the corporation's major capital expenditures over the next five years are for equipment. The company currently is converting 190 cars to electric power. The first train set is scheduled for completion in the spring of 1990 and we expect the project to be completed on time in February of 1992.

The answer to your question is that current capital funding is satisfactory. We do recognize that new expenditures on equipment will be required after 1994, and we will be developing proposals for the replacement of the remaining blue and yellow fleet.

As for maintenance centres, our fleet maintenance plan guarantees the continued functioning of all centres for at least the horizons of this corporate plan. Since you are particularly concerned about the future of the Halifax and Toronto facilities, I will mention that we plan to maintain 16 sleepers, 5 locomotives and we will service the Eastern Transcontinental at Halifax. Our Toronto centre will service the Canadian and maintain the equipment used in southwest Ontario.

With respect to existing labour agreements, I have been quoted recently as stating that further progress was required in the modernization of anachronistic work rules if VIA's future as a viable enterprise was to be achieved. I should point out that some progress already has been achieved.

In 1986 more flexible work rules reduced the number of on-train service personnel. In 1987 our shop-craft employees agreed to the use of part-time personnel. This fall we signed an agreement with the United Transportation Union providing for crew reductions which will be phased in between January 1990 and December 1993. We are also negotiating with the Brotherhood of Locomotive Engineers, seeking changes in work rules governing the designation of the second employee assigned to operate the locomotive. We want the right in certain circumstances to assign employees such as conductors or trainmen who also are qualified in the operating rules.

[Translation]

l'encombrement, une utilisation minimale des terres, une exploitation plus efficiente des ressources énergétiques, une diminution de la pollution et un accroissement de la sécurité.

J'aimerais ajouter que dans son nouveau plan d'entreprise, VIA n'aborde pas la question du train à grande vitesse mais n'écarte pas non plus cette possibilité.

Vous vous êtes également demandé si le programme d'immobilisation courante peut couvrir le plan d'entreprise quinquennal actuel. Comme la construction des centres de maintenance est maintenant terminée, les seules dépenses en immobilisation importante que la société devra engager au cours des cinq prochaines années toucheront le matériel roulant. Comme vous le savez sans doute, en ce moment, la société convertit à l'électricité 190 voitures. Nous prévoyons que la première rame entièrement convertie pourra entrer en service au printemps de l'année prochaine et que le programme complet d'électrification sera terminé en février 1992, conformément au calendrier.

Par conséquent, pour répondre à votre question, les fonds d'immobilisation pour l'exercice en cours sont suffisants. Cependant, nous reconnaissons qu'il faudra engager de nouvelles dépenses au chapitre du matériel roulant après 1994 et nous élaborerons diverses propositions en vue du remplacement des voitures bleues et jaunes qui restent en service.

Pour ce qui est des centres de maintenance, notre plan de maintenance du matériel roulant garantit le maintien de tous les centres pour au moins la période visée par le plan d'entreprise. Vous semblez particulièrement inquiets de l'avenir des installations de Halifax et de Toronto; je suis en mesure de vous indiquer dès maintenant que nous prévoyons assurer à Halifax la maintenance de 16 voitures-lits et de cinq locomotives, ainsi que l'entretien courant du transcontinental de l'Est. Pour sa part, le centre de Toronto assurera l'entretien courant du «Canadien» et s'occupera de la maintenance du matériel roulant exploité dans le sud-ouest de l'Ontario.

Au sujet des conventions collectives en vigueur, on a reproduit dernièrement une de mes déclarations selon laquelle il fallait poursuivre la modernisation de nos règles de travail anachroniques pour assurer la viabilité de VIA dans l'avenir. Permettez-moi de rappeler que nous avons déjà accompli certains progrès sur ce terrain.

En 1986, l'application de règles de travail plus flexibles a permis de réduire le nombre d'employés affectés au service dans les trains. En 1987, le personnel de nos ateliers a accepté que des employés à temps partiel soient embauchés. Nous venons, cet automne de conclure avec les Travailleurs unis des transports un accord prévoyant des compressions des équipes échelonnées entre janvier 1990 et décembre 1993. Nous négocions également avec la Fraternité des ingénieurs de locomotives certaines modifications aux règles de travail régissant le choix du deuxième employé affecté dans la cabine de la locomotive. Nous voulons avoir le droit d'affecter, dans certaines circonstances, des employés, comme des chefs de train ou

[Texte]

In spite of these gains, further efficiencies must be achieved. We believe further reductions could be made in both head and tail-end crews without jeopardizing the safety or comfort of the travelling public.

As for pay, we wish to move from a distant-travel pay scale to wages based on hours worked. Currently when an engineer has travelled 100 miles and a conductor has travelled 150 miles, each is paid a day's wages.

We have to negotiate conditions of work similar to those which Amtrack has achieved in the United States. Amtrack has a collective agreement with its operating employees based on hours worked. It has resulted in a much more efficient operation. Amtrack's operating crews for runs of more than four hours now consist of one or two engineers, one conductor and one assistant conductor, regardless of the number of cars on the train.

• 0945

Your letter posed a number of very specific questions concerning the lay-offs that will occur as a result of VIA's restructuring and the separation benefits that will result. We are prepared to provide additional detail in response to your questions, but I would like to deal directly with the discrepancy between VIA's estimate of severance costs of \$140 million compared to public speculation that the final costs might run closer to \$1 billion.

The claim is based on the assumption that 70% of union members are entitled to employment security, or a job for life. While it is true that nearly 70% of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers employees have more than the minimum four years of service required to qualify for employment security benefits, of the approximately 1,300 CB of RT and GW employees to be laid off just under 1,100 have less than four years of service. This leaves approximately 200 employees who can receive employment security, and even this number will be reduced by those required to take jobs elsewhere in the system and by those who opt for an early retirement package. Consequently, VIA is confident that its estimate of severance costs in the \$140-million range for the next four years is accurate.

[Traduction]

des agents de train, qui connaissent également la réglementation d'exploitation.

Malgré ces gains, nous devons encore atteindre l'efficience à l'égard de certains autres points. Nous croyons que nous pourrions diminuer davantage le nombre d'employés affectés aux voitures de tête et de queue, sans compromettre la sécurité ni diminuer le confort des voyageurs.

Au chapitre de la rémunération, nous voudrions délaissier l'échelle de rémunération actuellement fondée sur la distance parcourue au profit d'une autre échelle fondée sur le nombre d'heures travaillées. À l'heure actuelle, un mécanicien de locomotive ayant parcouru 100 milles et un chef de train ayant parcouru 150 milles reçoivent le salaire d'une journée.

Nous devons négocier des conditions de travail semblables à celles qui ont été négociées chez Amtrack. Cette société a signé avec son personnel exploitant une convention collective fondée sur le nombre d'heures travaillées, et l'efficience des services assurés a augmenté d'autant. Les équipes de conduite d'Amtrack comprennent aujourd'hui un mécanicien de locomotive, ou deux dans le cas des parcours excédent quatre heures, un chef de train et un chef de train adjoint, peu importe le nombre de voitures composant le train.

Dans sa lettre, M. Nowlan a posé un certain nombre de questions très précises au sujet des licenciements qui suivront la restructuration de VIA ainsi que des régimes de cessation d'emploi qui seront alors consentis. Nous sommes prêts à répondre en détail à vos questions, mais j'aimerais toutefois traiter directement de l'écart qui existe entre l'estimation par VIA des coûts des régimes de cessation d'emploi, lesquels s'élèvent à 140 millions de dollars, et les évaluations avancées parmi le public selon lesquelles ces coûts s'établiraient à près de 1 milliard de dollars.

Ces évaluations sont fondées sur l'hypothèse que 70 p. 100 des membres syndiqués ont droit à la sécurité d'emploi, ou à un "emploi pour la vie". Il est vrai que près de 70 p. 100 des membres de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers comptent plus d'ancienneté que les quatre années de service nécessaires pour être admissibles aux prestations de sécurité d'emploi; toutefois, sur les quelque 1,300 employés de la Fraternité qui doivent être mis à pied, un peu moins de 1,100 comptent moins de quatre années de service. Il reste donc environ 200 employés admissibles à la sécurité d'emploi, dont nous devrons retrancher les employés qui devront occuper un emploi ailleurs dans le réseau et ceux qui prendront une retraite anticipée. Par conséquent, VIA est convaincu d'avoir évalué correctement à 140 millions de dollars le coût des régimes de cessation d'emploi au cours des quatre prochaines années.



## [Text]

The last issue I have to discuss is your question about alleged gouging of VIA by CN and CP. Any complete answer to such a question could lead us into a lengthy and rather highly technical discussion of railway costing principles. The basic question is what share of railway costs should be borne by the passenger services.

Historically in Canada, this has been determined by Costing Order R-6313, as interpreted by the Canadian Transport Committee, now the National Transportation Agency. The basic assumption embraced by the agency was that the passenger service ought to pay for all costs that would not be incurred by the railways if the passenger service was not there. As costing decisions accumulated, however, remuneration to CN and CP moved away from the avoidable principle to what is called compensation for long-run variable costs.

To illustrate the difference, under avoidable costing the railways could not bill VIA for a portion of the salary of a dispatcher, for example, who might spend one-fifth of his time dispatching passenger trains but could not be dispensed with if those passenger trains stopped running; under variable compensation VIA must pay one-fifth of that employee's salary.

In fairness to CN and CP Rail, there are costing experts in both of these corporations who believe that VIA should pay a larger contribution to constant costs than it does now. This includes, for example, the maintenance of bridges. Nevertheless, the contractual arrangements currently in place between VIA and Canadian National, for instance, consist of a negotiated stand-alone commercial agreement. My view is that the terms of this agreement require VIA to pay a fair—but no more than fair—price for assets used, labour employed, and services rendered.

Charges from CN to VIA for 1989 are projected to be \$97 million. Now, that is everything. It is only \$53 million for the operating costs, or approximately 13% of VIA's total costs of \$736 million. VIA is currently negotiating a similar agreement with Canadian Pacific.

That, Mr. Chairman, is my opening statement. I hope it goes part of the way to answering some of the questions raised in your letter to me recently, and we stand ready to answer whatever questions might follow from that statement.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lawless, for that succinct summary. The response to the letter, with the other documents you have tabled, does help focus on this issue and certainly is in the typical fashion that you have given evidence to this committee before.

## [Translation]

Enfin, j'aimerais discuter de votre question touchant la présumée exploitation de VIA par le CN et le CP. Pour vous donner une réponse complète, il me faudrait engager une discussion très longue et très technique sur les principes qui régissent l'établissement des coûts ferroviaires. La question fondamentale qu'il faut se poser est la suivante: quelle part des coûts des sociétés ferroviaires devrait être supportée par les services voyageurs?

Dans le passé, au Canada, c'est l'ordonnance R-6313 interprétée par la Commission canadienne des transports, devenue l'Office national des transports, qui a tranché cette question. Le principe de base était le suivant: tous les coûts que n'aurait pas dû supporter la société ferroviaire si des services voyageurs n'avaient pas été offerts devaient être imputés aux services voyageurs. Toutefois, au fil des ans, le principe des coûts évitables appliqué à la rémunération du Canadien National et du Canadien Pacifique a été écarté au profit de l'indemnisation des coûts véritables.

À titre d'exemple, selon la méthode des coûts évitables, ces deux sociétés ne pourraient facturer à VIA une fraction du salaire d'un régulateur qui pourrait consacrer les trois cinquièmes de son temps à assurer les mouvements des trains voyageurs, mais dont elles ne pourraient quand même pas se passer si les trains voyageurs cessaient de rouler. Selon la méthode de l'indemnisation des coûts variables, VIA doit payer les trois cinquièmes du salaire de cet employé.

Pour rendre justice au CN et au CP, je dois dire que des experts en établissement des coûts de ces deux sociétés estiment que VIA devrait supporter une plus grande partie des coûts constants qu'elle ne le fait actuellement, notamment pour l'entretien des ponts. Néanmoins, le contrat qui lie actuellement VIA et le Canadien National est un accord commercial négocié, indépendant. Selon moi, cet accord prescrit que VIA doit payer un juste prix, mais pas un prix exagéré, en contrepartie de l'utilisation des actifs et de la main-d'œuvre et de la prestation de services.

On prévoit qu'en 1989, VIA devra verser au CN 97 millions de dollars, soit environ 13 p. 100 des coûts totaux de la société, qui s'élèvent à 736 millions de dollars. VIA a engagé des négociations avec le Canadien Pacifique afin de conclure un accord similaire.

Voilà ma déclaration préliminaire, monsieur le président. J'espère que vous y aurez trouvé des réponses à certaines questions soulevées dans la lettre que vous m'avez adressée récemment. Mes collaborateurs et moi-même sommes prêts à répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur Lawless, de cet exposé succinct. Votre réponse à ma lettre de même que les autres documents que vous avez déposés nous permettront sûrement de faire le point, comme d'ailleurs tous les autres témoignages que vous avez présentés à notre Comité dans le passé.



[Texte]

[Traduction]

• 0950

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Thank you, Mr. Lawless, for your succinct presentation, and for dealing in some measure with some of the questions that were put by the chairman on behalf of the committee. I would like to welcome you and your colleagues here this morning.

Mr. Lawless, the last matter you raised really gives me an opportunity to raise the first question on my list, and that is the whole business of costing of services provided to VIA Rail by CN and CP. Without getting into a debate about it... the example you gave us is rather a brief one. It is not a detailed analysis of how the costing is done. There are no examples. As you said, if we get into it, we could be here a long time. But let me ask the question, in the current environment, how long can you continue to wear two hats, on the one hand president of CN and on the other president of VIA Rail?

I think the last matter you raised—and you pointed out it is quite complex—points out at least the potential difficulty, I think you would acknowledge, of trying on the one hand to represent VIA's best interests and on the other to represent CN's best interest, in particular when by your own description in 1989 the cost to VIA Rail was \$97 million, that being paid to CN, a similar agreement having been negotiated with CP. It seems to me at least 25% of VIA's entire budget is going in costs to CN and CP. How long, Mr. Lawless, can you in an unfettered, bullish manner protect VIA's best interest when you also wear the CN hat?

**Mr. Lawless:** As I mentioned before when this question was raised, I do not have any problem at all in dealing with this question. I think I can do it quite openly. I think I can do it with integrity. I think I can do it with the confidence that is required to get this job done. There are areas where there is overlap.

The comfort I take from this whole process at the moment is that VIA no longer has to rely on costing mechanisms from Canadian National. For instance, because you are raising the question of CN and VIA, I take a lot of comfort from the fact that the very large percentage of costs now paid by VIA to CN are under a negotiated agreement.

The thing we wanted to raise in this letter in response to the so-called charges of gouging is the past. We now have an agreement VIA negotiated with Canadian National over the last year or two, and that covers the large, large percentage of activities CN performs for VIA, and the terms of that agreement apply. I will not be interfering at all with the terms of that agreement. I cannot. If indeed there are at any time differences,

**M. Tobin (Humber—Ste-Barbe—Baie Verte):** Merci, monsieur Lawless, de nous avoir présenté cet exposé succinct et d'avoir répondu dans une certaine mesure aux questions qui vous ont été posées par le président au nom du Comité. Je tiens à souhaiter la bienvenue à vos collaborateurs et à vous-même.

Monsieur Lawless, le dernier point que vous avez soulevé m'amène à vous poser la première question que j'avais sur ma liste. Il s'agit de l'établissement des coûts des services fournis à VIA Rail par le CN et le CP. Bien sûr, nous ne voulons pas débattre trop longtemps de la question, mais l'exemple que vous nous avez donné est plutôt sommaire. Vous ne nous avez pas expliqué en détail la façon dont les coûts sont établis. Vous n'avez pas donné d'exemples détaillés. Comme vous l'avez dit, nous pourrions engager la discussion sur cette question, mais elle risquerait d'être longue. Mais permettez-moi, dans le contexte actuel, de vous poser la question suivante: Combien de temps pouvez-vous continuer à porter deux chapeaux, celui de président du CN et celui de président de VIA Rail?

Au fait, le dernier point que vous avez soulevé—et vous avez indiqué qu'il s'agissait d'une question très complexe—montre la difficulté, comme vous le reconnaîtrez sûrement, qu'il pourrait y avoir à essayer d'une part de défendre les intérêts de VIA et d'autre part de défendre ceux du CN, d'autant plus que, d'après vos chiffres, les sommes versées par VIA Rail au CN ont atteint 97 millions de dollars en 1989 et qu'une entente semblable a été négociée avec le CP. Il me semble que les paiements effectués au CN et au CP prennent au moins 25 p. 100 du budget total de VIA. Combien de temps, monsieur Lawless, pouvez-vous défendre sans réserve les intérêts de VIA alors que vous portez également le chapeau de président du CN?

**M. Lawless:** Comme je l'ai déjà dit lorsque cette question a été soulevée auparavant, cette responsabilité ne pose aucun problème à mon avis. Je crois pouvoir l'exercer très ouvertement, et avec intégrité. Je crois pouvoir m'acquitter de ma tâche avec toute la confiance voulue. Il y a bien sûr une certaine part de chevauchement.

Ce qui me soulage grandement, c'est que VIA n'a plus à s'en remettre aux méthodes d'établissement des coûts du Canadien National. Ainsi, puisque vous soulevez la question du CN et de VIA, je suis soulagé de voir qu'un très fort pourcentage des paiements que VIA doit verser au CN font l'objet d'une entente négociée.

C'est justement ce que nous avons voulu montrer dans cette lettre en réponse aux accusations de présumée exploitation dans le passé. Nous avons maintenant, depuis un an ou deux, une entente négociée entre VIA et le Canadien National, qui régit maintenant la grande majorité des services que le CN fournit à VIA. Je n'essaierai aucunement de modifier les conditions de cette entente. Je ne le peux pas. Si jamais l'application de

[Text]

different interpretations, or problems arising from the execution of that agreement, as I mentioned to this committee before, I have filed my statement of interest with the boards of VIA and Canadian National, and the chief operating officer of Canadian National and the chief operating officer of VIA will deal with those differences. So being a man of integrity and a person who does not have any problem with his own conscience, I feel I can do that as long as necessary.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I would like to point out that nobody is questioning Mr. Lawless' integrity. Over the many years we have known Mr. Lawless before this committee nobody has had any reason to question his integrity. Nevertheless, the reality, it seems to me, is you have to have, as president of VIA, a bias for VIA; a bias for VIA in dealing with all your suppliers, including CN, which supplies a certain service. And you can hardly demonstrate what would be a normal bias for VIA when, in order to deal with the fact that you wear two hats, you have to absent yourself from the discussions and from the negotiations at times because you wear two hats.

So the difficulty is not your integrity. In fact, I would be the first to say, and I think all members of this committee would say, that is beyond question. The difficulty is, we want a raging bull to be there to defend VIA's interests at this particular time when VIA's very future is at stake. And you yourself have just admitted you cannot do that. You cannot be that heavy hand for VIA Rail because you have to walk out of the room on so many important occasions because you wear two hats.

• 0955

**Mr. Lawless:** I totally disagree with the premise under which this question is being asked because you are overstating the relationship between Canadian National and VIA.

A very small amount of activity now takes place between VIA and Canadian National as far as operations are concerned. The main part of this process is the dispatching of trains and use of track signals, ballast ties and right of way by Canadian National. That could not be said five years ago or 10 years ago, but it can certainly be said today, and in my view it is not a problem.

**Mr. Tobin:** Do you have an opinion from the legal office of the Crown under the Financial Administration Act?

**Mr. Lawless:** Yes, I do have an opinion and all those things were taken into consideration. It is a minimal amount of interface except in the operation of trains, and our operating officers do that.

**Mr. Tobin:** My difficulty is not that I do not want you to be president of VIA, but that I do not want you to be president of CN at the same time.

[Translation]

l'entente soulève des différends ou des problèmes, notamment d'interprétation, comme je l'ai déjà dit devant ce Comité, j'ai déposé une déclaration d'intérêt auprès des conseils d'administration de VIA et du Canadien National, et le premier dirigeant de chacune de ces sociétés pourra décider de la marche à suivre relativement à ces différends. Étant un homme intègre et n'ayant rien à me reprocher, j'estime que je peux continuer à cumuler les deux fonctions aussi longtemps que ce sera nécessaire.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je tiens à signaler que personne ne met en doute l'intégrité de M. Lawless. Depuis le temps qu'il comparait devant notre Comité, nous n'avons jamais eu de raison de douter de son intégrité. Il n'en reste pas moins, à mon avis, que vous devez, en tant que président de VIA, avoir un parti pris en faveur de VIA, dans vos contacts avec tous vos fournisseurs, y compris le CN qui vous fournit certains services. Et vous ne pouvez guère soutenir que vous avez un tel parti pris quand, du fait que vous portez les deux chapeaux, vous devez justement vous retirer de certaines discussions et négociations.

Le problème ne vient pas de votre manque d'intégrité. En fait, je serais le premier à le dire, et je crois que tous les membres du Comité le diraient aussi, votre intégrité ne fait aucun doute. Le problème vient de ce que, à ce moment où l'avenir même de VIA est en jeu, nous aimerions avoir un président qui défende avec acharnement les intérêts de la société. Or vous venez vous-même de dire que vous ne pouvez pas répondre à cette attente. Vous ne pouvez pas jouer les durs pour défendre les intérêts de VIA parce que vous devez souvent vous retirer de discussions importantes à cause du fait que vous portez les deux chapeaux.

**M. Lawless:** Je ne suis pas du tout d'accord avec la supposition sur laquelle se fonde votre question, car vous exagérez le lien qui existe entre le Canadien national et VIA.

L'interdépendance des deux sociétés est vraiment très minime sur le plan des opérations. Elles concernent surtout la régulation des trains et l'utilisation de la signalisation, du ballast, des traverses et des droits de passage du Canadien national. On aurait pu en dire autant il y a cinq ou dix ans, mais tel est bien le cas aujourd'hui et la situation ne pose aucun problème à mon avis.

**M. Tobin:** Avez-vous obtenu un avis juridique du contentieux de la Couronne en vertu de la Loi sur l'administration financière?

**M. Lawless:** Oui, j'ai obtenu un avis juridique, et tous ces facteurs ont été pris en considération. L'interdépendance est minime, sauf pour l'exploitation des trains, laquelle est assurée par notre personnel.

**M. Tobin:** Ce n'est pas que je ne veux pas de vous comme président de VIA, mais je ne veux pas que vous soyez en même temps président du CN.



[Texte]

The plan that was introduced by the minister and yourself at respective press conferences sees VIA Rail reduced by approximately 50% with subsequent lay-offs, which you have talked about in your discussion this morning. What is going to happen to the rolling stock? We have the LRCs on the corridor routes that go back to 1981, but a great deal of the equipment on the transcontinental is 35 years old. Is the plan now to mothball that equipment or to sell it offshore?

You said that in terms of your capital situation you see no problem over the next four years, but after that you will need more money. I could not help but think what asset do you have that you would turn to cash. I do not know how much cash it is worth. Do you plan to sell off the surplus rolling stock now or to mothball it? Does it have a financial value?

**Mr. Lawless:** Those decisions are not yet made. But let me give you further assurance with respect to equipment.

We have new locomotives coming on stream; most of them are on stream now. We have 190 stainless steel cars being converted to head-end power and being refurbished; when they come out we are going to have a much better fleet than at the moment. The older equipment will be consigned to the less-used areas. We will not make any decisions about selling that equipment until we see exactly what we need.

**Mr. Tobin:** But surely you are not suggesting that, having gone through a \$4-million exercise and looking at maximum, minimal and optimal recommendations as to how you can restructure this route, you do not know much equipment is surplus, given your current network, or if any is surplus or if any will be sold off or if it has any financial value. You are much too smart a chief executive officer to expect us to believe that.

**Mr. Lawless:** I am not suggesting you should believe anything I did not say. We know exactly how much equipment is available. That is all recorded. . .

**Mr. Tobin:** That is why I am asking you again. You have about 911 cars.

**Mr. Bill Morin (Executive Vice-President and Chief Operating Officer, VIA Rail):** A number of the blue-and-yellow cars will be kept, rather than the stainless steel cars, to provide peak service. Between 200 and 300 of the blue-and-yellow cars will no longer be required.

**Mr. Tobin:** Will those be sold or mothballed?

[Traduction]

Le plan qui a été annoncé par le ministre et par vous-même à vos conférences de presse respectives prévoit une réduction d'environ 50 p. 100 des services de Via Rail, ce qui entraînera les licenciements dont vous nous avez parlé ce matin. Que ferez-vous du matériel roulant? Nous avons dans le corridor des LRC qui remontent à 1981, mais une bonne partie du matériel roulant sur la route transcontinentale circule depuis déjà 35 ans. Envisage-t-on de mettre ce matériel en conserve ou de le vendre à l'étranger?

Vous avez dit que vous avez à votre disposition les fonds dont vous aurez besoin pour les quatre prochaines années, mais qu'après cela, vous aurez besoin d'une injection de capital. Je n'ai pas pu m'empêcher de penser aux biens que vous aviez et que vous pourriez convertir en espèces. Je ne sais pas combien vous pourriez obtenir de la vente de ce matériel. Prévoyez-vous de vendre dès maintenant le matériel roulant excédentaire ou de la mettre en conserve? Ce matériel a-t-il une valeur monétaire?

**M. Lawless:** Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet. Mais permettez-moi de vous donner des assurances en ce qui concerne notre matériel.

Nous sommes en train de mettre de nouvelles locomotives en service; la plupart le sont déjà. Par ailleurs, nous sommes en train de remettre à neuf 190 voitures en acier inoxydable et de les convertir pour qu'elles puissent être utilisées avec des locomotives électriques; dès que ces voitures seront prêtes, notre parc sera bien meilleur qu'il l'est à l'heure actuelle. Le matériel plus ancien sera relégué aux régions où le trafic est moins important. Nous ne prendrons aucune décision quant à la vente de ce matériel tant que nous n'aurons pas déterminé nos besoins de façon précise.

**M. Tobin:** Vous ne voulez sûrement pas dire qu'après avoir effectué une étude de 4 millions de dollars sur les propositions maximales, minimales et optimales pour la restructuration de cette ligne, vous ne savez pas quelle proportion de votre matériel est excédentaire ni si vous allez vendre le matériel excédentaire le cas échéant ni si ce matériel a une valeur monétaire quelconque. Vous êtes sûrement trop bon gestionnaire pour que nous croyions cela.

**M. Lawless:** Je ne vous demande pas du tout de croire quelque chose que je n'ai pas dit. Nous savons exactement quel est le matériel dont nous disposons. Tout est indiqué. . .

**M. Tobin:** C'est pourquoi je vous le demande encore une fois. Vous avez environ 911 voitures.

**M. Bill Morin (vice-président administratif et chef de l'Exploitation, VIA Rail):** Nous garderons un certain nombre des voitures bleues et jaunes, qui seront utilisées pour compléter les voitures en acier inoxydable pendant les périodes de pointe. Entre 200 et 300 de ces voitures bleues et jaunes seront excédentaires.

**M. Tobin:** Allez-vous les vendre ou les mettre en conserves?



[Text]

**Mr. Morin:** They will be examined and we will determine whether there is a market for them. If there is, we would obviously look at the markets in Canada before we look elsewhere.

**Mr. Tobin:** So, whether the 300 cars are disposed of within Canada or outside Canada at least that number is now surplus to your needs, given the current structure and new equipment coming on stream as—

**Mr. Lawless:** The exact numbers are 925 units, which will be reduced to 698 by the end of 1990 and to 585 by the end of 1993, so it is an evolving process—there will be surplus equipment.

• 1000

**Mr. Tobin:** So it is almost 400. The reason I am asking the question is that the minister has publicly said that we are going to have a royal commission. The royal commission will give us its objective, non-partisan, enlightened advice out of these kind of surroundings where there is a lot of emotion and so on, and at the end of the piece we will see what they say and we will consider their recommendations.

Nobody would argue anything other than that whatever happens some of this rolling stock has to go because it is too old. But in the interim to know that 40% to 45% of the rolling stock could be sold over the next couple of fiscal years mitigates against the possibility in the short term, if it were to get advice 18 months from now that there is a better way of doing it or advice that should be looked at, VIA would not have the rolling stock to operate with.

**Mr. Lawless:** I think, Mr. Chairman, we should take some comfort from the fact that the second cut of cars comes out of the fleet of 1993 or beyond, so we have three years before the final decision has to be made on the second group of cars that comes out. We are talking about the move from 698 down to 585, and then there is the decision to be made on what kind of money you are going to spend to refurbish or whether you would buy new equipment.

**Mr. Tobin:** Mr. Lawless, I want to go on to another subject.

**The Chairman:** I hesitate for your new subject. I thought you were going to pursue this a little more.

**Mr. Tobin:** I am sure some of my colleagues will pursue the question of rolling stock.

I want to go to another matter, the cost of the employee package. I think you have been helpful this morning in providing us the numbers with respect to those who have—I forget the expression you used—work for life or whatever it was, of the group being laid off from that particular union.

[Translation]

**Mr. Morin:** Nous allons examiner la situation pour voir s'il existe des débouchés pour ces voitures. Bien sûr, nous chercherons tout d'abord des débouchés au Canada avant d'aller à l'étranger.

**Mr. Tobin:** Ainsi, que ces 300 voitures soient vendues au Canada ou à l'étranger, vous avez du moins déterminé qu'il s'agit là de voitures excédentaires, étant donné la structure actuelle et le nouveau matériel que vous êtes en train de mettre en service. . .

**Mr. Lawless:** Les chiffres exacts sont 925 cette année, 698 d'ici à la fin de 1990 et 585 d'ici la fin de 1993, de sorte que la situation évolue—il y aura donc du matériel excédentaire.

**Mr. Tobin:** Il y aurait donc presque 400 voitures excédentaires. Si je pose la question, c'est parce que le ministre a annoncé son intention de créer une commission royale d'enquête. Cette commission tentera de faire le point de façon objective, non partisane et éclairée sur ces mesures qui suscitent de vives réactions, pour ensuite nous livrer ses conclusions et ses recommandations.

Quelle que soit l'issue, la Société devra forcément se défaire d'une partie de son matériel roulant qui est tout simplement désuet. Mais sachant que la Société pourrait vendre de 40 p. 100 à 45 p. 100 de son matériel roulant au cours des deux prochaines années financières on pourrait d'ici peu se retrouver dans une situation difficile, si la commission disait dans un an et demi qu'il y a une meilleure façon de procéder et que VIA n'avait pas le matériel roulant nécessaire.

**Mr. Lawless:** Je crois, monsieur le président, qu'il est plutôt rassurant de savoir que la deuxième réduction du nombre de voitures ne se fera qu'en 1993 ou après, de sorte qu'il nous reste trois ans avant de devoir rendre une décision finale en ce qui concerne ce deuxième groupe de voitures. Nous parlons ici de la réduction qui ramènera le nombre de voitures de 698 à 585, puis il faudra décider des sommes qui devront être engagées pour la remise à neuf des voitures ou pour l'achat de nouvelles voitures.

**Mr. Tobin:** Je veux maintenant passer à un autre sujet, M. Lawless.

**Le président:** Vous me prenez au dépourvu, je croyais que vous alliez poursuivre cette question un peu plus avant.

**Mr. Tobin:** Je suis sûr que certains de mes collègues poursuivront sur la question du matériel roulant.

Je veux maintenant passer à une autre question, le coût des régimes de cessation d'emploi. Je crois que vous nous avez fourni des précisions très utiles ce matin quant au nombre de ceux qui avaient—je ne me souviens pas de l'expression que vous avez utilisée au juste, mais peu importe—un emploi garanti pour la vie parmi les employés du syndicat en question qui devaient être mis à pied.

[Texte]

**Mr. Lawless:** Job security.

**Mr. Tobin:** Yesterday the minister said our numbers are \$140 million over the next four years, and I do not dispute those numbers. I am sure they are absolutely dead on the money. It is \$140 million over the next four years and therefore we do not want to talk about this billion dollar figure that the union talks about because we are talking about the next four years.

Given the large emphasis you have placed on getting a new set of agreements between the employee and employer, similar to what Amtrak has negotiated with its employees, is there some expectation that the current obligation on the part of VIA Rail with respect to these employees may change—

**Mr. Lawless:** Absolutely.

**Mr. Tobin:** —over four years or that you negotiate those rights away over the next four years? Is that why you do not have a four-year projection?

**Mr. Lawless:** We do not have the opportunity or the luxury of changing agreements we have signed. We will live to the letter of the agreements we have already signed and they are out several years.

**Mr. Chairman,** I am talking about the future of the railway business with respect to some of the working rules that are there, and have been there since the steam age. A lot of these rules—mileage rules and distance rules—are tied to steam and water and coal, and it is time to change them.

**Mr. Tobin:** We understand what you are talking about.

**Mr. Lawless:** There is nothing new about that, Mr. Chairman. That is something that has been very evident for a long time and hopefully there will be an opportunity in the future to change them

**Mr. Tobin:** Mr. Lawless, can you give us 10-year projections, 15-year projections, 20-year projections of the cost of this package? You say it is \$140 million over 4 years. That is fair ball. Over 5 years we accept that. What are the 20-year projections? You must have those.

**Mr. Lawless:** One of the problems associated with extending yourself out too far is that we do not know what options the employees are going to exercise. Each agreement has different conditions and it is very much up to the employee how he exercises those conditions.

**Mr. Tobin:** But there must be some rough projections you could give us.

**Mr. Lawless:** We have made out the rough projection for five years. We have not tried to go any further than

[Traduction]

**M. Lawless:** J'ai parlé de sécurité d'emploi.

**M. Tobin:** Hier, le ministre a dit que ces régimes coûteraient 140 millions de dollars au cours des quatre prochaines années. Je ne mets pas ces chiffres en doute, je suis sûr qu'ils sont tout à fait exacts. Il en coûtera donc 140 millions de dollars au cours des quatre prochaines années, de sorte que nous ne voulons pas discuter de ce chiffre d'un milliard de dollars que le syndicat a avancé puisqu'il s'agit des quatre prochaines années.

Étant donné l'importance que vous accordez à la signature de nouvelles ententes syndicales-patronales semblables à celles qu'Amtrak a négociées avec ses employés, croyez-vous que les obligations actuelles de VIA Rail à l'égard de ses employés pourraient changer. . .

**M. Lawless:** Certainement.

**M. Tobin:** . . . au cours des quatre prochaines années ou allez-vous tenter de les priver de leurs droits par la voie de la négociation au cours des quatre prochaines années? Est-ce pour cela que vous n'avez pas de prévisions sur quatre ans?

**M. Lawless:** Nous n'avons pas le loisir ni la possibilité de modifier des conventions que nous avons déjà signées. Nous allons respecter à la lettre ces conventions qui ne viennent à échéance que dans quelques années.

Monsieur le président, je veux plutôt parler de l'avenir de l'entreprise ferroviaire et de la nécessité de modifier certaines des règles gouvernant les conditions de travail dont l'origine remonte à l'époque des locomotives à vapeur. Bon nombre de ces règles, notamment en ce qui concerne le millage et la distance, son liées à l'utilisation de la vapeur, de l'eau et du charbon, et il est temps de les modifier.

**M. Tobin:** Nous comprenons ce dont vous parlez.

**M. Lawless:** Cela n'a rien de nouveau, monsieur le président. Depuis longtemps, nous sommes conscients de la nécessité de modifier ces règles, et nous espérons pouvoir le faire avant trop longtemps.

**M. Tobin:** Monsieur Lawless, pouvez-vous nous donner des prévisions sur 10, 15 ou 20 ans quant au coût de ces indemnités de cessation d'emploi? Vous dites qu'il en coûtera 140 millions de dollars sur quatre ans. Très bien. Nous acceptons cela dans le contexte du plan quinquennal. Mais quelles sont les prévisions sur 20 ans? Vous devez en avoir fait.

**M. Lawless:** Il est souvent difficile de faire des prévisions à trop long terme car on ne sait pas dans quel sens les employés exerceront leurs droits. Chaque entente comporte des conditions différentes, et c'est à l'employé qu'il appartient dans une large mesure de décider d'exercer les droits qui sont prévus.

**M. Tobin:** Mais vous devez sûrement avoir des prévisions approximatives que vous pourriez nous donner.

**M. Lawless:** Nous avons fait des prévisions approximatives pour les cinq prochaines années. Nous



*[Text]*

that because we do not think it is necessary to go any further than that.

**Mr. Tobin:** Could we ask whether you could consider doing that and bringing the information back to the committee at an appropriate time, or are the numbers available now?

**Mr. Lawless:** We just have not made any projections beyond the five-year period. As you know, one of the mandates that I had as chief executive officer was to sit down and try to put together a five-year plan, and that is what we have done.

• 1005

**Mr. Tobin:** Mr. Lawless, there are cynics about, and I want to confess I am one of them, who when they read the "Review '89" document and look at the specific route structures as recommended by VIA Rail... For example, in the Atlantic you made specific recommendations as to what the optimal service should look like, given a cut. You made specific recommendations, in terms of the west, as to what the optimal route should look like, in an environment where there are dramatic cuts. But when one takes the optimal recommendations and compares them to the route structure that was actually announced, we see some dramatic changes, by any measure.

If they are a reality and you are responding to those cuts, and you have identified in an environment of cuts what the optimal performing routes would be in terms of cost and efficiency, why were they not the routes that were announced the day of the press conference? Why was something else constructed? Explain that to me. Were there political considerations, Cabinet considerations? Obviously, VIA's plan, because it is right here in black and white, was not what was put in place.

**Mr. Lawless:** Our role was to put together a five-year plan that reflected all the information we could put our hands on at the time. And from day one we have said that "Review '89" was only a reference document—

**Mr. Tobin:** It is \$4 million worth of "only a reference document".

**Mr. Lawless:** Some of that information was used quite specifically, and some of it was discarded on the basis of the judgment that we were trying to use in determining this network. It came down to trying to, first of all, live within the reference levels that we were given, which are very key. It came down to trying to promote and preserve a national network. It came down to taking into consideration ridership and the costs. On the basis of all of those areas—

**Mr. Tobin:** How much is politics?

**Mr. Lawless:** Well, VIA does not play politics.

*[Translation]*

n'avons pas essayé d'aller plus loin, car nous n'en voyons pas la nécessité.

**M. Tobin:** Pouvons-nous vous demander d'examiner s'il serait possible de faire de telles prévisions et de les faire parvenir au comité au moment opportun, ou les prévisions sont-elles déjà disponibles?

**M. Lawless:** Nous n'avons tout simplement pas fait de prévisions au-delà des cinq prochaines années. Comme vous le savez, une des fonctions qui m'était dévolue en tant que directeur général était précisément de préparer un plan quinquennal, et c'est ce que nous avons fait.

**M. Tobin:** M. Lawless, certains sceptiques, et j'avoue être de ce nombre, seraient tentés à la lecture du document «Étude 89» dans lequel VIA Rail propose la restructuration de certaines lignes... par exemple, vous avez fait des recommandations précises sur le service optimal qui pourrait être offert dans la région de l'Atlantique compte tenu des réductions. Vous avez fait des recommandations précises quant au service optimal qui pourrait être assuré dans l'Ouest, advenant des réductions importantes. Mais quand on compare ces recommandations aux services qui ont été annoncées en réalité, on constate qu'il n'y a pas de commune mesure.

Si ces tracés étaient réellement les meilleurs sur le plan du coût et de l'efficacité dans le contexte des compressions budgétaires, pourquoi ne les retrouve-t-on pas dans l'annonce qui a été faite le jour de la conférence de presse? Pourquoi a-t-on proposé autre chose? Aidez-moi à comprendre. Est-ce à cause de considérations politiques ou d'une intervention de la part du Cabinet? De toute évidence, le plan proposé par VIA, que nous avons ici noir sur blanc, n'est pas celui qui a été adopté.

**M. Lawless:** Notre rôle était de préparer un plan quinquennal tenant compte de toute l'information que nous avions à notre disposition à l'époque. Dès le départ, nous avons dit que «Étude 89» ne devait servir que de document de référence...

**M. Tobin:** Mais ce «document de référence» a coûté 4 millions de dollars.

**M. Lawless:** Certaines des informations ont été utilisées de façon très précise, tandis que d'autres ont été rejetées après que nous eûmes exercé notre jugement dans la détermination du nouveau réseau. Tout compte fait, il fallait d'abord et avant tout nous conformer aux niveaux de référence qui nous avait été fixés, puis essayer de promouvoir et de préserver un réseau national et, enfin, tenir compte de la clientèle et des coûts. Compte tenu de tous ces facteurs...

**M. Tobin:** Dans quelle mesure la politique a-t-elle joué un rôle?

**M. Lawless:** Eh bien, VIA ne fait pas de politique.



[Texte]

**Mr. Tobin:** No. I know that.

**Mr. Lawless:** We did this on the basis of—

**Mr. Tobin:** Who made the ultimate decision, VIA or the Cabinet?

**Mr. Lawless:** Our recommendations are very clear.

**Mr. Tobin:** But they were not followed.

**The Chairman:** Mr. Tobin, your questioning was great, but now you are starting to get into that argument. You know who made the decision, and I guess the proper persons made the decision: the government and the Minister of Transport. Whether or not you agree with it is another thing.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Mr. Lawless, Mr. Hanigan, welcome back to the transport committee.

Let me start the questioning from where Mr. Tobin left off. You just said that you made your recommendations. Do I take it that what you are saying is that you recommended the road structure and the system that has now been announced by the Minister of Transport?

**The Chairman:** No. He did not say that.

**Mr. Angus:** Let him answer.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Do not interfere. Let him answer.

**The Chairman:** I have not interfered at all yet, Mr. Comuzzi. But I will certainly interfere with you if your questions are similar to what they were yesterday.

**Mr. Comuzzi:** The question was posed, Mr. Chairman. Let him answer the question.

**Mr. Lawless:** VIA Rail prepared the five-year plan and submitted it to the minister. The route structure that is now in place is the route structure that VIA is committed to and recommends as the most appropriate for VIA Rail in the future.

**Mr. Angus:** Let me pursue that a little bit farther. Your wording was very careful. Was the business plan submitted by VIA Rail approved by Cabinet?

**Mr. Lawless:** The VIA Rail plan was submitted on June 30. Following that, as normally takes place in all Crown corporations, certainly the ones that I have been responsible for, there is dialogue and discussion with the shareholder on the presentation of that plan. The VIA Rail plan that has now been approved is the one that VIA recommends to the minister.

**Mr. Angus:** This is the one that VIA recommends to the minister.

**Mr. Lawless:** Exactly.

**Mr. Angus:** Yet the minister indicated yesterday that he did not receive the document "The Review of Passenger Rail Transportation in Canada" until August 22.

[Traduction]

**M. Tobin:** Non, je le sais très bien.

**M. Lawless:** Nous avons pris cette décision en nous fondant. . .

**M. Tobin:** Qui a pris la décision en définitive, VIA ou le Cabinet?

**M. Lawless:** Nos recommandations sont très claires.

**M. Tobin:** Mais elles n'ont pas été suivies.

**Le président:** Monsieur Tobin, vos questions étaient excellentes, mais maintenant vous entamez un débat. Vous savez très bien qui a pris la décision, et je suppose qu'elle a été prise par les personnes compétentes: le gouvernement et le ministre des Transports. Que vous soyez d'accord ou non, peu importe.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** M. Lawless, M. Hanigan, je vous souhaite à nouveau la bienvenue au comité des Transports.

Permettez-moi de poursuivre sur la lancée de M. Tobin. Vous avez dit que vous avez fait vos recommandations. Dois-je comprendre que vous avez recommandé la configuration du réseau telle qu'elle a été annoncée par le ministre des Transports?

**Le président:** Non, ce n'est pas ce qu'il a dit.

**M. Angus:** Laissez-le répondre.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Ne vous ingérez pas, laissez-le répondre.

**Le président:** Jamais encore je ne me suis ingéré, monsieur Comuzzi. Mais je vais certainement le faire si vos questions sont du même acabit que celles d'hier.

**M. Comuzzi:** La question a été posée, monsieur le président. Laissez-le y répondre.

**M. Lawless:** VIA Rail a préparé son plan quinquennal, qu'elle a ensuite soumis au ministre. La configuration du réseau telle qu'elle a été annoncée est celle à laquelle VIA Rail souscrit et qu'elle recommande comme étant la plus appropriée pour l'avenir de la société.

**M. Angus:** Permettez-moi de poursuivre encore un peu. Vous avez choisi vos mots très soigneusement. Le plan d'entreprise soumis par VIA Rail a-t-il été approuvé par le Cabinet?

**M. Lawless:** Le plan de VIA Rail a été soumis le 30 juin. Puis, comme c'est le cas pour toutes les sociétés de la Couronne, du moins celles que j'ai eu l'occasion de diriger, le plan a fait l'objet de dialogues et de discussions avec l'actionnaire concerné. Le plan de VIA Rail tel qu'il a été approuvé est celui que VIA recommande au ministre.

**M. Angus:** Ce plan est celui que VIA recommande au ministre.

**M. Lawless:** Exactement.

**M. Angus:** Hier, le ministre a déclaré qu'il n'avait reçu le document intitulé «Etude du transport ferroviaire voyageurs au Canada» que le 22 août.

[Text]

[Translation]

• 1010

**Mr. Lawless:** As I indicated to you, Mr. Chairman, the "Review of Passenger Rail in Canada" was used as a reference document for the plan we put together.

**Mr. Angus:** Was the business plan you submitted to the minister on June 30 of this year based on this document, which the minister had not yet seen?

**Mr. Lawless:** Let me try once more to tell you that we used the 1989 review plan, which was late in coming through, incidentally, and had to be translated. There was a lot of activity. When I took over as chief executive officer, the document was not available. It was being developed. We used that as a reference document in the preparation of our plan.

**Mr. Angus:** At any time during the preparation of your plan, did VIA conduct its own internal environmental assessment?

**Mr. Lawless:** No.

**Mr. Angus:** Were you ever asked to do such an assessment?

**Mr. Lawless:** No.

**Mr. Angus:** I put a question to the minister yesterday regarding the review document. When you look at it in terms of the four components of the system—the corridor, western, eastern, and regional—you find each one is examined in a different way.

I will say today what I said yesterday. I think the examination of the full-range corridor options, right from minimum to a high-speed stand-alone system with variations in between, was excellent. Yet when the authors of this did the western one, they looked at current restructured or commercial. Eastern was current and restructured. Regional was current and minimum.

What was the reason behind the lack of consistency in the examination of options from section to section?

**Mr. Lawless:** I do not agree that there was a lack of consistency in this examination. We were very consistent in our judgment and our examination.

But we must come back to the one fundamental that drove this process from day one—we had to fit within the reference levels given to us, which were announced on the day of the budget. All the trade-offs and all of the examination had to be bounced against that process, otherwise there might have been a different network.

**Mr. Angus:** I appreciate this, but there are two realities. One is that the reference levels were raised by \$100 million as a result of the announcement last week in terms of the first year. That is my understanding.

Secondly, you had to have made an assumption at the beginning that regional, eastern and western services could not be maximized because you did not examine all of the other possibilities, such as electrification on the

**M. Lawless:** Comme je vous l'ai déjà dit, monsieur le président, l'«Étude du transport ferroviaire voyageur au Canada» a été utilisée comme document de référence pour le plan que nous avons dressé.

**M. Angus:** Est-ce que le plan d'entreprise que vous avez soumis au ministre le 30 juin dernier se fondait sur ce document que le ministre n'avait pas encore vu?

**M. Lawless:** Permettez-moi, encore une fois, de vous répéter que nous avons utilisé le plan d'étude de 1989 qui, en passant, était en retard et qu'il fallait encore traduire. Il y avait beaucoup d'activités. Lorsque que je suis devenu directeur général ce document n'était pas encore prêt. Il était en gestation. Nous nous en sommes servi comme document de référence pour la préparation de notre plan.

**M. Angus:** Pendant la préparation de ce plan avez-vous jamais effectué votre propre évaluation environnementale?

**M. Lawless:** Non.

**M. Angus:** On ne vous a jamais demandé de faire une telle évaluation?

**M. Lawless:** Non.

**M. Angus:** J'ai posé hier une question au ministre concernant ce document d'étude. On s'aperçoit que dans ce document, chacun des quatre éléments du système—le corridor, l'Ouest, l'Est et les liaisons régionales—est examiné différemment.

Je répèterai aujourd'hui ce que j'ai dit hier. J'ai trouvé l'examen de toutes les options pour le corridor allant du service minimal au service à grande vitesse excellent. Pourtant quand les auteurs de cet examen procèdent à celui de l'Ouest, ils ne s'intéressent qu'aux services actuels restructurés ou commerciaux; pour l'Est, au service actuel restructuré; pour les liaisons régionales, au service actuel et minimum.

Pourquoi ce manque de constance dans l'examen des options?

**M. Lawless:** Je ne suis pas d'accord: il n'y a pas eu manque de constance. Nous avons été très constants dans nos jugements et nos examens.

Il ne faut pas oublier l'élément fondamental qui nous a guidé depuis le départ, les niveaux de référence annoncés le jour du budget. Tous les équilibres, tous les examens ont dû s'y conformer et il est possible qu'autrement nous soyons retrouvés avec un réseau différent.

**M. Angus:** Je comprends mais il y a deux réalités. Il y a les niveaux de référence que l'annonce faite la semaine dernière a augmenté de 100 millions de dollars pour la première année. C'est mon interprétation.

Deuxièmement, il fallait qu'au départ vous ayez décidé que les services régionaux, de l'Est et de l'Ouest ne pourraient être optimisés puisque vous n'avez pas examiné toutes les autres possibilités comme par exemple



[Texte]

existing lines to increase speed and reduce costs. You did not examine the impact of capital investment in terms of new equipment for rolling stock. You did not provide a fair comparison, even in the context of the reference levels you had.

You were assuming the only thing that would fly would be the corridor and that the rest would be cut in some way, as opposed to giving the minister the full range of options to allow him, based on your recommendation, to pick and choose a mix of improvements in the western system or in Atlantic Canada and a reduction in the corridor. You did not give him a full option.

**Mr. Lawless:** I do not agree. I certainly must take issue with the first statement that the reference levels were raised in the first year. They were not.

What has happened since the dialogue and discussion took place once the plan was filed is that in the fourth and fifth year of the plan a contingency of \$175 million has been made available to meet the recommended route structure we put in place. There was no increase in the reference levels in year one, as premised by the question.

**Mr. Angus:** Fair point.

**Mr. Lawless:** We took into consideration all of those matters. You can keep referring to that document. We said we used it as we saw fit because we had to study it in toto, not just rely on a study that, first of all, was not completed when we arrived on the scene and eventually was not available until mid-August. We had to develop our own information based on our best judgment in determining how this route structure was going to be implemented. We examined all of those things—the corridor, the west, the east, the regionals, the mandatory routes—to the same extent that we did the corridor.

• 1015

**Mr. Angus:** So what you are saying, Mr. Lawless, is that you examined the western, eastern and regional in terms of maximization, because this review provides for a maximization option, as well as the high-speed stand-alone. I do not think we are realistic to expect that to happen elsewhere. So you are saying, yes, you did; and if so, if I am hearing you correctly, can we have the documents you used as the basis of this analysis?

**Mr. Lawless:** No. Those documents are internal documents that were used by us to present the five-year plan, and the five-year plan was presented to the minister. I do not have the authority, the responsibility or the opportunity to determine whether I can release it to you. I cannot release it to you because it is his document, not mine.

[Traduction]

l'électrification des lignes existantes pour augmenter la vitesse et réduire les coûts. Vous n'avez pas examiné l'impact de vos investissements sur le renouvellement du matériel roulant. Vous n'avez pas fait de comparaisons équitables dans le contexte même de ces niveaux de référence.

Vous avez décidé que la seule chose qui serait sauvée serait le corridor et que le reste serait réduit d'une manière ou d'une autre plutôt que de donner au ministre toute la gamme d'options pour lui permettre, sur la base de vos recommandations, de choisir un mélange d'améliorations du réseau dans l'Ouest ou dans l'Est et une réduction dans le corridor. Vous ne lui avez pas donné toutes les options.

**M. Lawless:** Je ne suis pas d'accord. Les niveaux de référence n'ont pas été augmentés la première année.

Ce qui est ressorti du dialogue et de la discussion depuis le dépôt du plan est que, pour la quatrième et la cinquième année, une provision de 175 millions de dollars a été prévue pour la mise en place du réseau recommandé par nous. Contrairement à ce que vous laissez entendre dans votre question, il n'y a pas eu d'augmentations des niveaux de référence, la première année.

**M. Angus:** Je vous l'accorde.

**M. Lawless:** Nous avons tenu compte de tous ces facteurs. Vous pouvez continuer à vous référer à ce document. Nous avons dit l'avoir utilisé comme bon nous semblait car il nous fallait l'étudier dans sa totalité, non pas simplement nous reposer sur une étude qui, pour commencer, n'était pas terminée quand nous sommes arrivés et qui finalement n'a été prête qu'à la mi-août. Il nous a fallu faire notre propre analyse pour déterminer ce nouveau réseau. Nous avons examiné toutes ces choses—le corridor, l'Ouest, l'Est, les liaisons régionales, les liaisons obligatoires—de la même manière que nous l'avons fait pour le corridor.

**M. Angus:** Vous dites donc, monsieur Lawless, avoir examiné l'optimisation dans l'Ouest, dans l'Est et celle des services régionaux car cette étude prévoit une option d'optimisation tout comme une possibilité d'utilisation réservée uniquement au train à grande vitesse. Espérer cela ailleurs ne me semble pas réaliste. Donc vous dites l'avoir fait. Dans ce cas, si je vous comprends bien, pouvons-nous avoir les documents qui ont servi de base à votre analyse?

**M. Lawless:** Non. Ces documents sont des documents internes qui ont été utilisés par nous pour présenter le plan quinquennal au ministre. Rien ne m'autorise à vous communiquer ce plan. Je ne peux vous le communiquer car ils appartiennent au ministre.



[Text]

**Mr. Angus:** Yet VIA Rail prepared it just like you prepared this one, which did provide a range of options section by section, but what you are saying is that you are not prepared to share with this committee and the people of Canada the possibilities that VIA itself arrived at for the western, eastern or regional sections of the system.

**Mr. Lawless:** I think it is sufficient to say there were some very hard and difficult choices to be made in the analysis and the conclusions finally reached, and it was not easy to come up with those conclusions.

The bottom line, of course, was that when you make these trade-offs they are made with a whole series of factors in mind. One of the things we did know, for instance, is that you are talking about the two transcontinental routes—we could not operate both of them, and the same thing applies elsewhere in Canada where those choices had to be made. So that was the process.

**Mr. Angus:** At any time, and clearly in terms of the fourth and fifth year—let me come back to that and the error I made in terms of the reference levels—you had to tell the Minister of Transport that, listen, even with this 51% system, we do not have enough money to do it, we think, for all five years and we are going to need a bit of a slush fund. Did you ever say to him, listen, what you are doing to this system is the wrong thing to do and we need reference levels well in excess of what the Minister of Finance has handed to you?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, we did not have to say to the minister that he is doing the wrong thing. The reference levels were clear, and we were asked to make recommendations. We made them based on the best judgment we had in this process, using all the factors I have outlined to you. Sure, there were options, and those options were discussed with the Minister of Transport and his staff.

**Mr. Angus:** Including more money?

**Mr. Lawless:** Obviously, the reference levels were raised in the last two years, so there was a need for more money.

Now, it is not a finite science. I do not know of any five-year plan I have ever made that did not have to be changed when you make it the next year, particularly in the fourth and fifth year of those plans, and this is the difficulty we are labouring under. But based on all the information we had available to us, projecting ourselves in the most confident and accurate way we could based on what we were going to operate, the reference levels could not be met in those last two years, and it was so identified.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, Mr. Lawless, what about year six? Mr. Tobin pursued the questions about the labour adjustment costs, you yourself in your opening statement this morning talked about the reality that the

[Translation]

**M. Angus:** Pourtant VIA Rail l'a préparé tout comme celui-ci qui offre toute une série d'options section par section mais vous nous dites ne pas être prêt à partager avec notre Comité et la population canadienne la liste des options de VIA Rail pour les tronçons de l'Ouest et de l'Est et pour les lignes régionales.

**M. Lawless:** Il suffit de dire, je pense, que des choix très difficiles ont été faits lors de l'analyse et qu'il n'a pas été facile de parvenir à ces conclusions.

En fin de compte, bien entendu, ces choix reposent sur toute une série de facteurs. Il est sûr que nous savions, par exemple, ne plus pouvoir exploiter les deux lignes transcontinentales et il a fallu faire des choix de ce genre ailleurs au Canada. C'est ainsi que nous avons procédé.

**M. Angus:** Il vous a bien fallu, surtout pour la quatrième et la cinquième année—permettez-moi d'y revenir et de revenir sur l'erreur que j'ai faite au sujet des niveaux de référence—dire au ministre des Transports que même avec ce système à 51 p. 100, vous n'aviez pas suffisamment d'argent pour aller jusqu'au bout de ces cinq ans et qu'il vous faudrait quelques provisions. Lui avez-vous jamais dit: écoutez, ce que vous faites subir au réseau ne donnera rien de bon et il nous faut des niveaux de référence largement supérieurs à ce que le ministre des Finances vous a accordé?

**M. Lawless:** Monsieur le président, nous n'avions pas à dire au ministre qu'il se trompait. Les niveaux de référence étaient clairs et on nous a demandé de faire des recommandations. Nous les avons faites sur la base de notre meilleur jugement en nous servant de tous les facteurs que je vous ai énumérés. Bien sûr, il y avait des options, et ces options ont été discutées avec le ministre des Transports et ses collaborateurs.

**M. Angus:** Y compris plus d'argent?

**M. Lawless:** Il fallait manifestement plus d'argent puisque les niveaux de référence ont été augmentés pour les deux dernières années.

Or, ce n'est pas une science exacte. Il ne m'est jamais arrivé de ne pas avoir à modifier dès la première année un plan quinquennal, et c'est encore plus nécessaire la quatrième et la cinquième années; c'est le problème auquel nous sommes constamment confrontés. Il reste que sur la base des renseignements à notre disposition, en faisant les projections les plus précises et les plus fiables possible nous avons déterminé que compte tenu de nos besoins, les niveaux de référence ne pourraient être satisfaisants au cours de ces deux dernières années et nous l'avons donc signalé.

**M. Angus:** Monsieur Lawless: et la sixième année? M. Tobin a parlé des coûts d'adaptation de la main-d'œuvre. Vous-même, dans votre déclaration préliminaire vous avez parlé de votre parc de voitures existant, de la

[Texte]

existing fleet, the down-sized fleet, is going to have to be replaced at some point.

Do you have a sense of what the reference levels will have to be in year six? Are they going to be the same as year five, with or without the slush fund? Are they going to be less or more? Do you have any sense of what the taxpayer can expect down the road?

**Mr. Lawless:** First of all, I do not consider that we have a slush fund. I consider we have \$175 million that is available to us if we need to spend it in those last two years, and we have identified at the moment that we probably will have to spend it.

Over the next one, two, three years under the FAA, we will have to construct and present for approval to the Minister of Transport another five-year plan. I can assure you that it will not be the same as the five-year plan that we have at the moment, because it adds that sixth year. There is no doubt about it, as we go into years six, seven, eight, to preserve this passenger rail network, we are going to have to have capital funds to help us with either replacement of equipment or purchase of new equipment. That is yet to be identified. But we feel very confident that what we have at the moment is going to get us through these five years and probably beyond. If you are going to extend ourself into the 10-year period, you are going to need more money.

• 1020

**Mr. Angus:** Successive Ministers of Transport—not just in this government but in the previous one as well—have spoken of the need for totally new rolling stock. We are now getting some of the locomotives that have been so desperately needed for years. Everybody has agreed that there is a need for new rolling stock. Would it not be better, in terms of long-term financial viability, to be buying that new rolling stock now so that you can use it, even in your 51% system, to attract more riders.

**Mr. Lawless:** We do not need it now to operate what we have. One of the tenuous aspects of this whole process is that one-third of the fleet is still old.

**Mr. Angus:** Or is less old.

**Mr. Lawless:** Yes, well, we are talking about 20- to 25-year-old coaches.

**The Chairman:** Most of them are 30.

**Mr. Lawless:** We are going to put the new equipment as fast as we can into the heavily traveled areas. We will use the older stuff in the less traveled areas. We recognize this is going to cost maintenance dollars, and we have provided them to keep that rolling stock fit and able to be used.

[Traduction]

diminution de ce parc, de la nécessité éventuelle de procéder à des remplacements.

Avez-vous une idée de ce que devront être les niveaux de référence la sixième année? Seront-ils les mêmes que pour la cinquième année, avec ou sans cette provision occulte? Seront-ils inférieurs ou supérieurs? Avez-vous une idée de ce qui attend les contribuables?

**M. Lawless:** Pour commencer, je ne considère pas cela comme une provision occulte. Je considère que 175 millions de dollars ont été mis à notre disposition en cas de nécessité pour ces deux dernières années, et nous avons déterminé pour le moment que probablement il nous faudra les dépenser.

Conformément à l'entente, au cours de la prochaine, de la deuxième ou de la troisième année il nous faudra préparer et présenter pour approbation un autre plan quinquennal au ministre des Transports. Je peux vous assurer que ce ne sera pas le même que celui-là car s'y ajoute cette sixième année. Il ne fait aucun doute que pour préserver ce réseau voyageur pendant la sixième, la septième, la huitième année, il nous faudra des fonds pour nous aider à remplacer le matériel ou le renouveler. Nous n'avons encore rien décidé. Il reste que nous sommes convaincus que ce que nous avons pour le moment nous permettra de franchir ces cinq années et probablement au-delà. Sur dix ans, il est certain qu'il nous faudra plus d'argent.

**M. Angus:** Tous les ministres des Transports qui se sont succédés—non pas seulement ceux de ce gouvernement mais également ceux du précédent—on dit la nécessité de renouveler totalement le matériel roulant. Nous commençons maintenant à toucher certaines des locomotives dont nous avons désespérément besoin depuis des années. Tout le monde est d'accord sur la nécessité de renouveler le matériel roulant. Ne serait-il pas préférable, en terme de viabilité financière à long terme, d'acheter ce nouveau matériel roulant maintenant afin de l'utiliser même dans votre réseau à 51 p. 100 pour attirer plus de passagers.

**M. Lawless:** Nos besoins actuels ne l'exigent pas. Un des éléments inévitables est qu'un tiers du matériel roulant date.

**M. Angus:** Ou date moins.

**M. Lawless:** Il s'agit quand même de voitures qui ont 20 ou 25 ans.

**Le président:** Elles ont 30 ans pour la majorité.

**M. Lawless:** Nous mettrons le nouveau matériel en service le plus rapidement possible sur les lignes les plus fréquentées. Nous utiliserons le matériel plus ancien sur les lignes moins fréquentées. Il est certain que cela nous coûtera en entretien, et nous avons pris les dispositions nécessaires pour que ce matériel puisse continuer à être utilisé.



[Text]

**Mr. Angus:** Is that not part of the problem? VIA has had to spend so much money over the years. The billions that Mr. Bouchard talks about going down the drain has really been on maintenance of that junk.

**Mr. Lawless:** And refurbishing.

**Mr. Angus:** That is where the problem has been. Years ago they should have bought new equipment.

**Mr. Lawless:** VIA's problem is that it has never had enough money. That is going to prevail, unless you want to spend billions of dollars on new equipment. We have not had that luxury.

**Mr. Angus:** In spite of promises from Ministers of Transport.

**Mr. Malone (Crowfoot):** Obviously, these are rather interesting times. Canada by its geography is not particularly suited for the train, except in some small places. So you have an interesting challenge ahead of you.

If we could transplant railways similar to those that are operating successfully in other parts of the world, where distances are short between population centres, would we ever be able to amortize on the basis of ridership that kind of a system in this country?

**Mr. Lawless:** If the question is whether a railway passenger service can make money, the answer is no. I know of none in the world that make money. Mr. Claytor of Amtrak, in his current 1988 report, says:

We are not aware of any national passenger railroad in the world that covers more of its own costs than Amtrak.

Amtrak has a 69% cost recovery at the moment, after all the wonderful things they have done. They still do not have a high-speed train in the United States. That is the difficulty in running a passenger service anywhere in the world. It is even more difficult in a lightly populated country like Canada.

So the idea of being profitable is a myth. Hopefully, though, there can be a better cost recovery than there is at the moment.

• 1025

**Mr. Malone:** Bearing in mind what probably is the logical objective for the nation, that we put in place the best transportation system at the most cost recoverable rate, would it be your view that you ought to be focusing in the future on target areas in the remaining 51% to assure their success? Or are you intending to hit all sections of that network equally in terms of your investment in new equipment and effort toward service?

**Mr. Lawless:** Let me comment first of all on the 50%-plus. That is true as far as passenger miles are concerned, train miles are concerned. But if you look at

[Translation]

**M. Angus:** N'est-ce pas une partie de votre problème? VIA a dû tant dépensé au cours des années. Les milliards gaspillés dont M. Bouchard parlent ont servi en réalité à l'entretien de ce matériel déclassé.

**M. Lawless:** Et à sa réparation.

**M. Angus:** C'est de là que vient le problème. Il y a des années que ce nouveau matériel aurait dû être acheté.

**M. Lawless:** Le problème de Via c'est que la société n'a jamais eu assez d'argent. Cela continuera à moins de bien vouloir consacrer des milliards de dollars à du nouveau matériel. Nous n'avons pas pu nous permettre ce luxe.

**M. Angus:** Malgré les promesses des ministres des Transports.

**M. Malone (Crowfoot):** Il est évident que nous vivons une époque formidable. Le Canada de par sa géographie ne se prête pas particulièrement au transport ferroviaire à l'exception de certains petits secteurs. Vous avez donc un défi intéressant à relever.

Si nous transplantions un réseau analogue à ceux qui fonctionnent avec tant de succès dans d'autres régions du monde où les distances sont plus courtes entre les centres de population, arriverions-vous jamais à l'amortir avec le nombre de passagers que nous avons?

**M. Lawless:** Si vous me demandez si un service ferroviaire de voyageurs peut être rentable, la réponse est non. Je n'en connais aucun au monde qui le soit. M. Claytor d'Amtrak dans son rapport de 1988 dit:

Nous ne connaissons aucun service ferroviaire de voyageurs dans le monde qui amortisse mieux ses coûts qu'Amtrak.

Le taux de recouvrement des coûts d'Amtrak à l'heure actuelle est de 69 p. 100 après toutes les choses merveilleuses mises en branle. Il n'y a toujours pas de trains à grande vitesse aux États-Unis. C'est le problème que pose un service ferroviaire de voyageurs: n'importe où dans le monde. C'est encore plus difficile dans un pays de densité aussi faible que le Canada.

Cette idée de rentabilité est illusoire. J'espère toutefois que nous arriverons à mettre au point de meilleurs mécanismes de recouvrement des coûts que ceux qui existent présentement.

**M. Malone:** Si logiquement notre souci est d'offrir le meilleur système de transport au meilleur taux de recouvrement des coûts, pensez-vous que VIA devrait désormais concentrer ses efforts sur des régions choisies qui se trouvent dans les restants de 51 p. 100 afin d'obtenir là les meilleures chances de succès? Avez-vous plutôt l'intention de répartir uniformément vos investissements en matériel et vos efforts d'amélioration du service dans tout le réseau?

**M. Lawless:** Permettez-moi d'abord de faire des commentaires les quelque 50 p. 100. Ce chiffre est exact en ce qui concerne les voyageurs-milles ainsi que les



*[Texte]*

the other statistic, VIA Rail is counting on handling 4.7 million passengers against the six point something million we are handling now.

There has also been a little bit of a myth created that says we are cutting the service by 50%. Really we are not cutting the service to the public by 50%, because that adds up to something like 60%-plus—I am not sure what the percentage is. It is about two-thirds. Those numbers are correct when you translate them into passenger miles, train miles, and car miles, but that is not where the riders are.

I think we will be examining this network in a way that asks how we can get the maximum use out of it, how can we serve the Canadian public the best with this network.

I do not agree with the prophets of doom who are saying we are going out of the passenger business in Canada. I view it very much the opposite. I think this is a new beginning. It is an opportunity for VIA to operate a damn good passenger service in this country, and we are going to do it. I view it very much as an opportunity for the future.

It would be wonderful to have all new equipment and run every day of the week and not have any decrease anywhere, but that is not the way the transportation system is today. I think we are going to prove we will be able to serve the public better than we are now, albeit some people will not be served at all.

**Mr. Malone:** For the better routes which remain in the system, Toronto-Montreal, Montreal-Ottawa, that triangle, will you be able to show numbers similar to that of Amtrak in the United States where the rate of recovery is somewhere near 60% to 70%?

**Mr. Angus:** We already do.

**Mr. Lawless:** We will only be able to do that subject to our ability to put the appropriate fare structure in place, subject to our ability to introduce the productivity measures that are so necessary to get the cost down.

If you read Mr. Claytor from Amtrak, you will find they put equal emphasis on their cost reductions as they have on their revenue increases, and we will be doing the same. Whether we can get to 70%, I do not know. But we certainly have to do better than we are doing now. Hopefully we will be able to do that and take this monkey, as far as the subsidy is concerned, off the back of the Canadian taxpayer. That is our objective.

**Mr. Malone:** The next question I have is perhaps unfair to you, since I am sure it was there as a policy decision. It relates to the supplying of passenger train service to Churchill. We have questions, obviously, put to us because it becomes easily visible that it is a long route in a sparsely populated area. I ask the question mainly to put it on the record. Why is that route continued? Could you

*[Traduction]*

trains-milles. Mais si nous prenons d'autres statistiques, VIA escompte 4.7 millions de passagers comparativement à quelques 6 millions à l'heure actuelle.

D'autre part, il y a un malentendu quand on prétend que nous réduisons les services de 50 p. 100. En réalité le total serait supérieur à 60 p. 100—je ne sais pas exactement quel est le pourcentage mais il s'agit des deux tiers environ. Cela n'est vrai que si c'est exprimé en voyageurs-milles, en trains-milles et en voitures-milles, mais cela cesse de l'être quand on parle du nombre de voyageurs.

Nous allons analyser le réseau pour voir comment en tirer le maximum et offrir le meilleur service possible aux Canadiens.

Je m'inscris en faux contre les prophètes de malheur qui disent que nous nous retirons du domaine du transport de voyageurs au Canada, au contraire. Il s'agit d'un nouveau départ qui va permettre à VIA de gérer un très bon service de transport de passagers au pays. À mon avis, il s'agit d'une porte ouverte sur l'avenir.

Il serait fantastique de disposer de matériel neuf, de pouvoir offrir des liaisons quotidiennes sans sacrifier quoi que soit, mais ce n'est pas ainsi que l'on gère un réseau de transport de nos jours. Je pense que nous allons faire la preuve que nous pouvons offrir un meilleur service au public, bien que certaines régions ne seront plus desservies.

**M. Malone:** Pour les meilleures routes qui ont été conservées, Toronto-Montréal, Montréal-Ottawa, ce triangle, serez-vous en mesure d'afficher un rendement semblable à celui d'Amtrak aux États-Unis où le taux de recouvrement est de l'ordre de 60 à 70 p. 100?

**M. Angus:** Nous affichons présentement un tel rendement.

**M. Lawless:** Ce sera seulement grâce à une solide structure tarifaire et à des mesures de productivité indispensables pour réduire les coûts que nous pourrions atteindre ce rendement.

Si lisez les documents préparés par M. Claytor de Amtrak, vous vous apercevrez que cette entreprise accorde autant d'importance à la réduction des coûts qu'à l'augmentation des recettes, et nous comptons faire la même chose. Je ne sais pas cependant si nous pourrions atteindre les 70 p. 100. Il faut faire quelque chose, c'est sûr. Si nous réussissons, les contribuables seront débarrassés du fardeau des subventions. Voilà notre objectif.

**M. Malone:** Il est peut-être injuste de vous poser cette question, puisqu'il y a sans doute eu une décision de principe dans le cas du service ferroviaire de voyageurs à destination de Churchill. Si on nous pose à nous des questions, c'est manifestement parce qu'il s'agit d'un long parcours dans une région à très faible densité. Je tiens toutefois à en parler ici en Comité. Pourquoi avez-vous

[Text]

give us some indication as to the cost of operating that particular line on a yearly basis?

• 1030

**Mr. Lawless:** First of all, if ever there was a remote service, Churchill complies with that definition, I think. It is a long and very difficult route, as you mentioned. Incidentally, the numbers are going to be provided to you; they will be in your package. Let me give you the numbers.

For Winnipeg-Churchill, the revenue-cost ratio is 11.7 and the shortfall is \$18 million. The cost of subsidy per passenger is \$385.37.

**Mr. Malone:** How many people would be picked up between Churchill and The Pas? It seems to me at first blush it would be a better use of the dollar if we were to spend the money on air transport between Winnipeg and Churchill. I believe there are some pick-ups in between. Can you make reference to that?

**Mr. Lawless:** The Pas-Churchill is 39,000 in 1987 and 36,000 in 1988. It is sparsely used mostly by local people.

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Malone. We have the tables you submitted which show cost recovery analysis. You gave figures specifically for that route.

**Mr. Lawless:** That was Winnipeg-Churchill. The question was The Pas-Churchill, was it not?

**The Chairman:** Do you have those figures for the other routes?

**Mr. Lawless:** In the figures we released to you, Mr. Chairman, there is a cost recovery analysis for all the routes.

**The Chairman:** They do not answer the question Mr. Malone asked you about this particular route.

**Mr. Angus:** You have an additional breakdown.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, the different figures are avoidable costs and fully allocated costs.

**Mr. Angus:** Which ones were you using just now?

**Mr. Lawless:** Fully allocated.

**Mr. Angus:** The documents we have are avoidable costs. This is part of the problem: we are using two sets of documents.

**The Chairman:** Can we get the other document?

**Mr. Lawless:** They will be much worse, if you want them.

[Translation]

maintenu cette liaison? Pouvez-vous nous dire combien en coûtera l'exploitation par année?

**M. Lawless:** D'abord, si nous parlons de liaison en régions éloignées, Churchill constitue un très bon exemple. Comme vous l'avez mentionné, il s'agit d'une liaison qui s'étend sur une longue distance et qui est très difficile. Du reste, les statistiques vous seront fournies. Elles feront partie de la pochette d'information. Permettez-moi de vous donner ces statistiques.

Pour la liaison Winnipeg-Churchill, le rapport revenu-coût est de 11,7 et le manque à gagner de 18 millions de dollars. Les subventions par voyageur s'élèvent à 385.37\$.

**M. Malone:** Combien de personnes prennent le train entre Churchill et Le Pas? De prime abord, il me semble qu'on utiliserait mieux ces sommes si on les consacrait au transport aérien entre Winnipeg et Churchill. Je pense que le train s'arrête entre ces deux villes pour prendre des passagers. Pouvez-vous nous en parler?

**M. Lawless:** En 1987, 39,000 voyageurs ont emprunté ce parcours et 36,000 en 1988. Il s'agit essentiellement de résidents de ces petites localités.

**Le président:** Je m'excuse monsieur Malone. Nous avons maintenant les tableaux que vous avez déposés et qui portent sur l'analyse du recouvrement des coûts. Sur quelle liaison, les chiffres que vous avez donnés portaient-ils?

**M. Lawless:** Il s'agissait de la liaison Winnipeg-Churchill. La question portait sur le service Le Pas-Churchill, n'est-ce pas?

**Le président:** Disposez-vous des mêmes statistiques pour les autres liaisons?

**M. Lawless:** Dans les tableaux que nous vous avons remis, monsieur le président, toutes les liaisons font l'objet d'une analyse du recouvrement des coûts.

**Le président:** Ces tableaux ne répondent toujours pas à la question qu'a posée M. Malone au sujet de cette liaison.

**M. Angus:** Est-ce que vous avez une ventilation plus détaillée?

**M. Lawless:** Monsieur le président, les données représentent les coûts évitables et les coûts pleinement répartis.

**M. Angus:** Quel chiffre venez-vous juste de nous citer?

**M. Lawless:** Les coûts pleinement répartis.

**M. Angus:** Les documents que nous avons traitent des coûts évitables. Nous utilisons deux jeux de documents, voilà une partie de notre problème.

**Le président:** Pouvons-nous obtenir copie de l'autre document?

**M. Lawless:** Ces statistiques seront bien pires, vous verrez.



[Texte]

**The Chairman:** We want to see what the situation is. If you give us that, we will have it circulated.

**Mr. Lawless:** I do not think we have any problem with that. We will give you the other costs. We are trying to make life easy for you, because this does tell the story on the avoidable costs.

**The Chairman:** That is what we are here to find out. I do not dare ask you what it is for the line in my back yard, but we will come to that later on. These are very graphic, and I am glad Mr. Malone put the question. We can get those types of documents to supplement what you have already given us.

**Mr. James Roche (Vice-President, Corporate Planning, VIA Rail):** The Pas-Churchill is about 12,000.

**Mr. Lawless:** By station. There is not much alternative. That is why it is still operating.

**Mr. Malone:** This is why I put the question. I think most people see it as a route between Churchill and The Pas without the ons and offs in between.

• 1035

**Mr. Lawless:** I think, Mr. Chairman, if you approach these things on the basis of the cost to provide somebody else with transportation, you could buy people boats and give them airplane tickets and all kinds of things, but that does not necessarily solve the problem.

**The Chairman:** Thanks, Mr. Malone. Just the last question on this. It was interesting but your time is up. Are you going on another subject?

**Mr. Malone:** Yes, I am.

**The Chairman:** No, not at this stage then.

**Mr. Malone:** I am sorry, Mr. Chairman, but we surely are not at 15 minutes for me.

**The Chairman:** It is 10.35 a.m., and you—

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I am not going to sit here and allow you to make an intervention into my question period and then presume that somehow the time is up.

**The Chairman:** How long was the intervention?

**Mr. Malone:** I have other questions.

**The Chairman:** How long was the intervention, Mr. Malone?

**Mr. Malone:** It was at least one-third of the time.

**Some hon. members:** Oh, oh.

**The Chairman:** It was not. You have two more minutes. Put another question. Put another question in a short, abbreviated form. I thought your questions were very good.

[Traduction]

**Le président:** Nous voulons nous faire une idée de la situation. Si vous nous remettez un exemplaire de ce document, nous le ferons distribuer.

**M. Lawless:** Volontiers. Nous vous fournirons les autres coûts. Nous essayons de vous faciliter la tâche, car ce document explique les coûts évitables.

**Le président:** C'est précisément ce que nous voulons savoir. Je n'ose pas vous demander quelles sont les statistiques pour les liaisons dans mon patelin, nous y reviendrons plus tard. Ces documents font largement appel aux graphiques et je me réjouis que M. Malone ait posé cette question. Nous avons là un très bon complément à l'information que vous nous avez déjà fournie.

**M. James Roche (vice-président, Planification, VIA Rail):** Le nombre de voyageurs pour la liaison Le Pas-Churchill s'élève à environ 12,000.

**M. Lawless:** Par gare. Nous n'avons guère le choix. Voilà pourquoi nous exploitons toujours cette ligne.

**M. Malone:** Voilà pourquoi je vous ai posé la question. La plupart des gens pensent qu'il n'y a pas d'arrêts entre Churchill et Le Pas.

**M. Lawless:** Strictement du point de vue du coût, on pourrait en arriver à justifier l'achat de bateaux, de billets d'avion et de solutions de toutes sortes, mais le problème ne disparaîtrait pas pour autant.

**Le président:** Merci, monsieur Malone. C'était là votre dernière question sur ce sujet. C'était une question intéressante, mais votre temps est écoulé. Allez-vous abordé un autre sujet?

**M. Malone:** Oui, je vais le faire.

**Le président:** Ce sera pour plus tard alors.

**M. Malone:** Je m'excuse, monsieur le président, mais je n'ai pas eu droit à mes 15 minutes.

**Le président:** Il est 10h35 et vous—

**M. Malone:** Monsieur le président, dois-je accepter passivement que vous interveniez pendant mon temps de parole et accepter docilement que vous me disiez qu'il est écoulé?

**Le président:** Combien de temps ai-je parlé?

**M. Malone:** J'ai d'autres questions à poser.

**Le président:** Combien de temps ai-je parlé, monsieur Malone?

**M. Malone:** Pendant au moins le tiers de mon temps.

**Des voix:** Ah, ah.

**Le président:** Absolument pas. Vous avez maintenant deux minutes à votre disposition. Posez une autre question, mais qu'elle soit brève. Je trouve vos questions très pertinentes.



[Text]

**Mr. Malone:** I would like to ask specifically about the Vancouver-Calgary run. Mr. Lawless will be aware this is a run that has attracted particularly Asian tourists. It attracts a lot of tourists who are generally considered to be fairly well-to-do by any standard. I would like it if you could expand on what you envision might happen to that run as we approach and move into the next century. Do you believe that there is the capacity and the potential there on that run to have a super, world-class transportation system that will service that Asian market, even if it is seasonal?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, as you know we have taken the decision that we will continue the Rocky Mountaineer which is really serving the tourist traffic on the Vancouver to Alberta service that runs into Banff and runs into Jasper. That will continue. Probably of all the routes in Canada that have a potential for expansion, a potential for world-class, if you want tourist train type operations, that is it. With the interest that we have already received from various entrepreneurs who want to operate in that territory, I am convinced that something will come out of that so we will see more services operating, better services operating and competitive services operating in that whole area. For the time being VIA has committed to operate that service out of Vancouver into Kamloops, split and go up to those two destinations. I think that will be expanded.

**Mr. Malone:** When you say "for the time being", would you also envision that you might privatize that section of the line, and if so has there been any expression of that intent to this date?

**Mr. Lawless:** Yes. I was not trying to be cute, Mr. Chairman. What I was really saying by saying "for the time being" I was meaning that we have made that decision. As I mentioned, I think it has every potential to be expanded by private entrepreneurs.

VIA will not be able to expand it, simply because it does not make money either and the reference levels do not allow us to go any deeper than we are going at the moment. But I am confident from the expressions of interest that we have had from tour operators and others that this will be expanded. It does not need to be VIA doing that. An entrepreneur, like this fellow who is making so much noise out of Toronto—

**The Chairman:** Blyth.

**Mr. Lawless:** Yes. I have met with him and his representatives twice now and he can approach either railway and operate something. The problem he has is that he has no equipment.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** And not enough money.

**Mr. Lawless:** He is building on the premise that we are going to give him the equipment and, as you know, we need it. So that may develop.

[Translation]

**M. Malone:** J'aimerais poser une question au sujet de la liaison Vancouver-Calgary. M. Lawless sait que cette liaison a attiré des touristes d'Asie notamment. Les touristes, généralement bien nantis, viennent nombreux. Pourriez-vous nous faire part de vos perspectives d'avenir concernant cet itinéraire à l'aube du 21<sup>ème</sup> siècle. Cette ligne offre-t-elle l'infrastructure et le potentiel capables, grâce à un service de premier ordre, de tirer parti du marché asiatique, même s'il s'agit d'un marché saisonnier?

**M. Lawless:** Monsieur le président, comme vous le savez, nous avons décidé de maintenir ce service le *Rocky Mountaineer*, qui dessert surtout une clientèle faite de touristes entre Vancouver et l'Alberta en passant par Banff et Jasper. Cette liaison sera maintenue. De toutes les liaisons qui pourraient prendre de l'expansion au Canada, celle-ci permettrait sans aucun doute la mise en place d'un service de première ordre s'adressant aux touristes. Suite à l'intérêt déjà manifesté par divers entrepreneurs qui souhaitent profiter des débouchés dans ce secteur, je suis persuadé que nos efforts seront fructueux et que l'on constatera une multiplication des services, de meilleure qualité et compétitifs. Pour l'instant, VIA s'est engagé à exploiter cette ligne depuis Vancouver en passant par Kamloops, avec un embranchement permettant de joindre les deux centres de l'Alberta. Je pense que ce service prendra de l'expansion.

**M. Malone:** Quand vous dites «pour l'instant», doit-on en conclure que vous envisagez de privatiser ce tronçon de la ligne, et si c'est le cas, est-ce qu'on y songe déjà?

**M. Lawless:** Oui. Je n'essayais pas uniquement de vous présenter de belles paroles. En utilisant l'expression «pour l'instant», je faisais état de la décision que nous avons prise car, je l'ai dit, une telle liaison possède tous les atouts pour attirer les entrepreneurs du secteur privé.

VIA ne sera pas en mesure de financer cette expansion, tout simplement parce que nous ne faisons pas de bénéfices et que les niveaux de référence ne nous permettent pas de nous endetter davantage. Suite à l'intérêt manifesté par les grossistes notamment, je suis persuadé que ce secteur prendra de l'expansion. Il n'est pas nécessaire que VIA en prenne l'initiative. Un entrepreneur, comme cet homme d'affaires qui fait beaucoup parler de lui à Toronto—

**Le président:** Blyth.

**M. Lawless:** C'est cela. J'ai eu l'occasion de le rencontrer, avec ses représentants, à deux reprises. Il peut s'adresser aux deux sociétés de chemins de fer et offrir quelque chose. L'ennui, c'est qu'il n'a pas de matériel.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Et il n'a pas assez d'argent.

**M. Lawless:** Il pense que nous allons lui donner le matériel et, comme vous le savez, nous en avons besoin. Son idée fera peut-être du chemin.

[Texte]

**Mr. Malone:** Do you believe that VIA gets an appropriate rate from CN and CP in terms of the running costs on the line? Do you have a sense that the portion we have to pay for passenger travel is in any way an excessive charge from the lines that today are designed basically for freight?

• 1040

**Mr. Lawless:** As I mentioned earlier, the rate VIA pays to Canadian National is a negotiated rate between the two companies. It is a very small percentage of the total. If you want revenue that is received by Canadian National—and I am sure it is the same thing with Canadian Pacific—I do not see that at all as being a deterrent for what VIA does in the future.

**Mr. Comuzzi:** The third final question of Mr. Malone's was what I was trying to get at with the minister yesterday. It has come forward now that in order to prepare, we have to work with the right documents. We have documents here today that tell us a different story from that of documents we had yesterday. So I am wondering, Mr. Chairman, if before this process is all through the committee would have the opportunity to prepare a proper set of working documents on all the available material we have on VIA Rail. I will leave that with you.

**The Chairman:** I hear you.

**Mr. Comuzzi:** Mr. Lawless, on page 6 of your report—and it may just need a correction—you refer to the Canadian. I am sure the Canadian was not what you meant. I believe the Canadian has gone.

**Mr. Lawless:** We make reference to the western train. One is called the Supercontinental, one is called the Canadian. I do not take exception to one or the other. It is a transcontinental train, and that is what we really meant.

**Mr. Comuzzi:** In the information we have, and in what the minister has said on defining remote lines, I gather there are two types of remote lines, the remote lines that were untouchable and then the remote lines you considered when you were making changes to the transcontinental system. Would that be a correct analysis?

**Mr. Lawless:** I might say the remote lines were identified from day one by the Minister of Transport, and there were nine of them. I think what we are saying is that bears some review, because it depends on what your definition is of "remote". Quite frankly, I think we could examine those and decide whether they should be either truncated or cancelled.

I will give you an example. I am not sure the Jasper-Prince Rupert run is really a remote service. I would like to look at that. But we have what we have, and hopefully we are going to have an opportunity to sit down with the minister over the next number of months and decide just what is remote and what other options are available for us to change that if we deem it different.

[Traduction]

**M. Malone:** Pensez-vous que le CN et le CP facturent des coûts justes à VIA pour l'utilisation des voies? Pensez-vous que ce qu'on exige pour le transport des voyageurs est excessif si l'on tient compte du fait que les voies ferrées d'aujourd'hui sont d'abord conçues pour le transport des marchandises?

**M. Lawless:** Comme je l'ai dit précédemment, le tarif que VIA paie au Canadien National est négocié entre les deux sociétés; il représente un très petit pourcentage du total. Les recettes que touchent le Canadien National et sans doute aussi le Canadien Pacifique ne représentent pas du tout selon moi un obstacle aux futures activités de VIA.

**M. Comuzzi:** Dans sa troisième et dernière question, M. Malone a rappelé ce dont j'ai essayé de parler hier avec le ministre. Nous nous sommes finalement rendu compte que pour être bien préparés, nous avons besoin de travailler avec les bons documents. Ceux d'aujourd'hui ne nous présentent pas la même situation que ceux d'hier. Le Comité pourrait-il donc, monsieur le président, faire regrouper le plus tôt possible tous les documents de travail dont nous disposons sur VIA Rail? C'est une suggestion.

**Le président:** J'en prends note.

**M. Comuzzi:** Monsieur Lawless, je crois qu'à la page 7 de votre rapport, vous mentionnez le «Canadien». Je crois qu'il n'existe plus et je suis sûr que vous vouliez parler d'autre chose.

**M. Lawless:** Nous parlons du train desservant l'Ouest, il y a le «Supercontinental» et le «Canadien». Peu importe, nous voulions simplement dire qu'il s'agit d'un transcontinental.

**M. Comuzzi:** D'après les renseignements dont nous disposons et ce qu'a dit le ministre sur la définition des liaisons dans les régions éloignées, il en existe semble-t-il de deux types, celles qui sont intouchables et les autres dont vous nous avez tenu compte en apportant des modifications au réseau transcontinental. Est-ce exact?

**M. Lawless:** Le ministre des Transports avait identifié dès le premier jour les liaisons en régions éloignées et il y en avait 9. Mais ce chiffre peut être modifié selon nous en fonction de ce que l'on entend par «régions éloignées». Très franchement, je pense qu'il faudrait examiner ces services pour décider s'il y a lieu de les scinder ou de les annuler.

Je vais vous donner un exemple. Je ne suis pas sûr que le service entre Jasper et Prince Rupert desserve vraiment une région éloignée. J'aimerais y réfléchir. Mais nous avons un système en place, et j'espère que nous aurons l'occasion d'en discuter avec le ministre au cours des prochains mois afin de nous entendre sur la définition des «régions éloignées» et sur les options dont nous disposons si des modifications au réseau actuel s'imposent.



[Text]

**Mr. Comuzzi:** Is it fair to say, Mr. Lawless, that when we talk about a remote line it means a community is not served by any other transportation mode?

**Mr. Lawless:** That is one way of describing it. I think the other way is that it is extremely difficult to get service by other transportation modes there. For example, is it difficult for an individual to cross a river to get to the line to get on the train? I guess it is if you do not have a boat. It is like that. You can use whatever definition you want. The definition that has been used is that where there is no other service that is obvious, or it is extremely difficult to provide other services, rail is the best mode.

• 1045

**Mr. Comuzzi:** Bearing that definition in mind I want to go to the rationale you used on the cross-country train, particularly through northern Ontario. Mr. Belsher, on October 10 in the House, and the minister, on the following day, both said that the line chosen was to service remote areas. Perhaps you are aware of that and perhaps the chairman is not. The line that was chosen to go from Toronto to Winnipeg was the CN line rather than the previous line, which was the CP line that followed the lake. I am thinking particularly of Sudbudy-Capreol to Winnipeg. Would you agree with me that from Toronto to Sudbury-Capreol there could be no remoteness? Both rail lines follow the highway: most communities have airlines, buses, and other services.

**Mr. Lawless:** Yes, there are excellent services into Sudbury.

**Mr. Comuzzi:** So starting from Sudbury-Capreol, and there is only 30 kilometres difference between—actually Capreol forms part of the regional metropolis of Sudbury. . .

**Mr. Lawless:** Capreol does, yes; I agree. We go to Sudbury junction and to Capreol.

**Mr. Comuzzi:** So from that point to Winnipeg you chose the most northerly route, the CN route, rather than the CP route, and the difference is negligible in miles. I think statistics show that there is less than 30 kilometres difference in the distance between Capreol-Sudbury to Winnipeg on either line. Would that be about right?

**Mr. Lawless:** Yes, I think so.

**Mr. Comuzzi:** So the reason for choosing one line over the other has to pass the test of remoteness. Why did you chose the northern route rather than the previously. . . ?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, one of the most difficult aspects of setting up this transcontinental network is trying to satisfy as much of the requirement as we could in choosing these various routes.

Let us start with this one. You can make an argument virtually for every one of the routes that were chosen in some of these areas such as the Calgary-Edmonton, such as the Sudbury-Capreol. You start with the premise that

[Translation]

**M. Comuzzi:** Une région serait éloignée si elle n'est pas desservie par un autre mode de transport; cette définition vous paraît-elle acceptable, monsieur Lawless?

**M. Lawless:** C'est une description possible. L'autre serait de dire que dans ces régions, les autres modes de transport sont très difficiles d'accès. Par exemple, les voyageurs peuvent-ils facilement traverser une rivière pour avoir accès au train? Non, s'il n'a pas de bateau. Voilà; vous pouvez utiliser la définition qui vous convient. Nous avons établi qu'en l'absence d'un autre service facile d'accès ou dans l'impossibilité d'en offrir d'autres, le rail est le meilleur mode.

**M. Comuzzi:** Compte tenu de cette définition, je voudrais revenir à la façon dont vous avez justifié le transcontinental desservant en particulier le nord de l'Ontario. Le 10 octobre, à la Chambre, M. Belsher et le lendemain, le ministre, ont dit que la liaison avait été retenue pour desservir des régions éloignées. Vous savez peut-être cela mais le président l'ignore peut-être. La ligne retenue entre Toronto et Winnipeg est celle du CN plutôt que la précédente, celle du CP qui longeait le lac. Je pense en particulier au service entre Sudbury-Capreol et Winnipeg. Conviez-vous avec moi que la ligne de Toronto à Sudbury-Capreol ne dessert pas des régions éloignées? Les deux voies de chemin de fer longent la route et la plupart des localités riveraines disposent de lignes aériennes, d'autobus et d'autres services.

**M. Lawless:** En effet, ils sont excellents pour la desserte de Sudbury.

**M. Comuzzi:** Donc en partant de Sudbury-Capreol, une distance de 30 kilomètres seulement. En fait Capreol fait partie de l'agglomération de Sudbury. . .

**M. Lawless:** En effet, je vous l'accorde. Nous desservons l'embranchement de Sudbury et celui de Capreol.

**M. Comuzzi:** De là jusqu'à Winnipeg, vous avez choisi la liaison la plus au nord et celle du CN plutôt que celle du CP, la différence en milles étant négligeable. D'après les statistiques, que l'on choisisse une voie ou une autre, la distance entre Capreol-Sudbury et Winnipeg est la même à 30 kilomètres près. Est-ce exact?

**M. Lawless:** Oui, en effet.

**M. Comuzzi:** Une voie a été préférée à l'autre pour tenir compte du critère d'éloignement. Pourquoi avez-vous choisi la liaison septentrionale plutôt que celle qui précédemment. . . ?

**M. Lawless:** Monsieur le président, l'une des plus grandes difficultés dans l'établissement de ce réseau continental est d'essayer de respecter le plus possible les critères en choisissant ces diverses liaisons.

Commençons par celle dont vous avez parlé. Vous pouvez contester pratiquement chacune des liaisons qui a été choisie dans certaines de ces régions, entre Calgary-Edmonton ou Sudbury-Capreol, par exemple. Nous



## [Texte]

you cannot serve both routes and what are the factors that allow you to determine which is the best way to go. We tried to look at the alternates that are available in highway, bus, air, and other ways to go. We looked at where is the main part of the traffic to be protected. Sudbury was the main part of the traffic to be protected. So you could either go over the route that the Canadian goes now or you could go the other way, the northern route. We decided that since we get to Sudbury junction we could get to Capreol, which is only a car or a bus ride away. We had to look at the high cost against the reference levels that are associated with operating that remote service from Capreol to Winnipeg. There were big numbers there. All of those factors put together drove us in the direction that we would be better off to go the way we have chosen.

You can make the argument both ways. But those are the factors we used, and I do not apologize for using those factors. But we think that is the best option, taking everything into consideration. If we went the other way, yes, we would serve Sudbury, but we are still serving Sudbury this way. We would be able to serve Thunder Bay, which we do not, and we decided it would be better for us to fold in that remote. If you look at the reference levels, you have quite a few millions of dollars that you would not have for other services.

• 1050

**Mr. Comuzzi:** Let me address each one of the concerns you had in making your decision, Mr. Lawless. First is Capreol to Winnipeg as a serviced remote route, one of the nine, yet by choosing that you have to provide a remote route from White River to Sudbury, which according to your figures is \$1,700,000 a year at present. I do not know if they were new reference levels, but the figure I have is \$1,700,000 a year in costs. So there was a choice there. You realize, of course, that by choosing the northern route from Sudbury-Capreol—and I refer to them both—to Winnipeg you bypass approximately 400,000 potential passengers who are no longer serviced by passenger train service.

**Mr. Lawless:** I cannot speak to those numbers, Mr. Chairman, but as I said before, we viewed what was available as far as alternate modes are concerned and the fact, a very big fact, that we were mandated to serve Capreol to Winnipeg. By the time you make all those trade-offs... We knew that if we were going to serve Capreol to Winnipeg as a remote and go the other route we would have had to cut elsewhere. So it was that kind of process.

**Mr. Comuzzi:** But what would you have had to cut elsewhere, Mr. Lawless?

## [Traduction]

sommes partis du principe qu'il est impossible de desservir les deux parcours et nous avons examiné les facteurs nous permettant de déterminer le meilleur. Nous avons essayé de voir s'il existait d'autres possibilités de transport par route, autobus, avion et ainsi de suite. Nous nous sommes demandés où il fallait protéger la majeure partie du trafic, à Sudbury, dans ce cas. On pouvait donc adopter l'itinéraire actuel du «Canadien» ou emprunter la liaison septentrionale. Nous avons décidé qu'étant donné que nous desservons l'embranchement de Sudbury, nous pouvions inclure Capreol qui ne se trouve qu'à une petite distance en voiture ou en autobus. La question du coût élevé s'est posée, et nous l'avons examinée par rapport aux niveaux de référence associés à l'exploitation de ce service éloigné, Capreol-Winnipeg. Les chiffres étaient élevés dans ce cas. L'ensemble de ces facteurs nous a permis de donner la préférence au service que nous avons choisi.

Vous pouvez justifier les deux options, mais les facteurs retenus me paraissent satisfaisants. Vu l'ensemble de la situation, nous pensons que cette option est la meilleure. Si nous avions choisi l'autre voie, nous aurions desservi Sudbury que nous desservons quand même de cette façon. Nous aurions pu desservir Thunder Bay par contre, mais nous avons décidé qu'il serait préférable que nous desservions cette région éloignée. Si vous examinez les niveaux de référence, ils font état de quelques millions de dollars que nous n'aurions pas pour les autres services.

**M. Comuzzi:** Permettez-moi d'examiner chacune des difficultés dont vous avez tenu compte pour prendre votre décision, monsieur Lawless. Tout d'abord, la ligne entre Capreol et Winnipeg dessert l'une des neuf régions éloignées. En la choisissant, vous êtes forcés de desservir une autre région éloignée, entre White River et Sudbury, ce qui représente annuellement selon vos chiffres 1,700,000\$. Je ne sais pas s'il s'agit de nouveaux niveaux de référence, mais c'est bien ce que j'ai pour les coûts annuels. Là vous avez fait un choix. Vous vous rendez bien sûr compte en préférant la ligne septentrionale de Sudbury-Capreol, à Winnipeg, vous privez du service ferroviaire environ 400,000 passagers possibles.

**M. Lawless:** Monsieur le président, je ne peux pas confirmer ou réfuter ces chiffres, mais encore une fois, nous avons examiné s'il existait d'autres modes de transport, et par ailleurs, ce qui est loin d'être négligeable, nous avons pour mandat de desservir la ligne entre Capreol et Winnipeg. Lorsque vous avez finalement fait tous ces équilibres... Nous savions que si nous allions desservir Capreol et Winnipeg en tant que régions éloignées mais pour assurer aussi la desserte de l'autre ligne, il nous aurait fallu réduire le service ailleurs. Voilà donc comment nous avons procédé.

**M. Comuzzi:** Mais qu'est-ce que vous auriez dû supprimer ailleurs, monsieur Lawless?

[Text]

**Mr. Lawless:** The cost of what it takes to continue to operate the remote as well as the other service.

**Mr. Comuzzi:** Yes, but it is a trade-off, Capreol to Winnipeg as against White River to Sudbury, and we have established that Capreol-Sudbury is one and the same.

**Mr. Lawless:** I can make this one comment, Mr. Chairman. Let us assume for a minute that it cost \$12 million to run on a fully allocated cost basis between Winnipeg and Capreol. You would have to find that money somewhere else if you decided to operate that as a remote and the other line as you have suggested, and that is the difficulty we had. There was no easy solution, and as I say, you can make the case either way. When we looked at all the factors I have outlined to you, we came up with what we have done, and we think that is the best way to go under these circumstances.

**Mr. Comuzzi:** With respect, Mr. Lawless, when you take a look at the passengers who are not serviced as against taking a train through 1,250-odd miles where there are approximately 10,000 or fewer passengers, and looking at the test of remoteness from Sudbury, Hornepayne is a remote area, but it is serviced by bus; it has a paved highway, highway 631; it has a DOT airport; and it is serviced by another road. Hornepayne, Hillsport, Stevens, Caramat, Longlac, Nakina, Armstrong off highway 527—it has an airport—I do not see where there are any remote areas where, if the line were made accessible to the 400,000 or so potential passengers along the CP route—

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I think the one factor that is not being identified here is that a decision was made that this is a remote service and it had to be protected. Whether or not you agree that it is remote is something else; I cannot speak to that. But I did tell you we are going to examine all those areas. If you talk about passengers, the majority of the passengers operate to Sudbury and we are getting there.

• 1055

**Mr. Comuzzi:** It is not a remote route.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, these orders are that it is a remote route.

**Mr. Lawless:** I can only repeat what I said: it is a remote route under our circumstances.

**Mr. Benjamin:** Those are his orders.

**The Chairman:** It was the mandate announced in April.

**Mr. Comuzzi:** Was this your decision, Mr. Lawless?

[Translation]

**M. Lawless:** L'équivalent du coût nécessaire au maintien de la desserte d'un service en région éloignée aussi bien que de l'autre service.

**M. Comuzzi:** Oui, mais vous pouviez choisir soit Capreol à Winnipeg, soit White River à Sudbury et nous avons bien vu que Capreol et Sudbury sont la même entité.

**M. Lawless:** Je voudrais faire une observation, monsieur le président. Supposons un instant que le coût pleinement réparti du service entre Winnipeg et Capreol soit de 12 millions de dollars. Il faudrait trouver cet argent ailleurs si vous décidez d'en faire une région éloignée et de desservir aussi l'autre ligne comme vous l'avez indiqué; c'est là la difficulté que nous avons eue. Il n'existait pas de solution simple, et comme je l'ai dit, les deux options peuvent se justifier. En examinant tous les facteurs que je vous ai indiqués, nous sommes parvenus à la solution que nous avons choisie et qui nous paraît la meilleure, compte tenu des circonstances.

**M. Comuzzi:** Monsieur Lawless, je voudrais vous dire respectueusement que vous pouvez soit priver des passagers de services, soit desservir quelque 1,250 milles pour transporter environ 10,000 passagers ou moins; quant aux critères des régions éloignées, Hornepayne est éloignée de Sudbury mais desservie par autobus; cette localité a une autoroute revêtue, la 631; elle a un aéroport du MDT et elle est desservie par une autre route. Hornepayne, Hillsport, Stevens, Caramat, Longlac, Nakina, Armstrong se trouvent sur la 527. Il y a un aéroport. Je ne vois donc pas pourquoi vous parlez de régions éloignées car, si l'on pouvait desservir les quelque 400,000 passagers éventuels le long de la ligne du CP. . .

**M. Lawless:** Monsieur le président, on oublie un élément important: il a été décidé que cette ligne devait être protégée puisqu'elle desservait une région éloignée. Vous ne pensez peut-être pas qu'elle l'est, mais je ne peux pas en juger. Mais je vous ai dit que nous allions examiner toutes ces régions. Si vous parlez des passagers, la majorité d'entre eux vont à Sudbury que nous desservons.

**M. Comuzzi:** Cette ligne ne dessert pas une région éloignée.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, on a décrété qu'elle l'était.

**M. Lawless:** Je me bornerai à répéter ce que j'ai dit: d'après nos conditions, il s'agit bien d'un service dans une région éloignée.

**M. Benjamin:** Cela a été imposé.

**Le président:** C'était le mandat annoncé en avril.

**M. Comuzzi:** Est-ce vous qui en avez décidé, monsieur Lawless?



[Texte]

**Mr. Lawless:** The nine remote routes were announced at the same time as the budget.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Comuzzi, you were on a very cogent point and you stayed with it. Mr. Pronovost.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Monsieur Lawless, monsieur Hanigan, messieurs, bienvenue au Comité.

Comme beaucoup de gens, en prenant connaissance de votre déclaration préliminaire, j'ai un peu sursauté en lisant le paragraphe concernant une clause de la convention collective des mécaniciens de train. Si je comprends bien, un mécanicien à l'emploi de VIA Rail reçoit une journée de salaire lorsqu'il a fait 100 milles ou 160 kilomètres. C'est bien cela, monsieur Hanigan?

**M. Lawrence Hanigan (président du conseil d'administration de VIA Rail):** Oui, c'est cela. Un ingénieur de locomotive.

**M. Pronovost:** Un ingénieur de locomotive reçoit donc le salaire d'une journée pour 100 milles. Quand cet ingénieur de locomotive fait le trajet Montréal-Jonquière, qui se fait en huit heures environ et comporte 306 milles, il reçoit le salaire de trois journées.

**M. Hanigan:** C'est cela.

**M. Pronovost:** Quand il revient le lendemain, le même ingénieur de locomotive, qui fait le même trajet, a droit à trois autres journées de paie, monsieur Hanigan.

**M. Hanigan:** S'il conduit le lendemain et fait 300 milles, il reçoit le salaire de trois jours de travail.

**M. Pronovost:** Si je comprends bien, monsieur Hanigan, cet ingénieur de locomotive est payé pour six jours de travail en deux jours s'il fait l'aller-retour entre Montréal et Jonquière.

**M. Hanigan:** C'est possible, oui. C'est-à-dire que ce n'est pas tout à fait cela. Le trajet Montréal-Jonquière ne s'effectue que trois jours par semaine. Donc, il ne reviendra pas le lendemain, mais la journée suivante.

**M. Pronovost:** D'accord. Est-ce que je pourrais savoir à quand remonte cette clause de la convention collective? Est-ce une clause qui existe depuis très longtemps?

**M. Hanigan:** Oui. Il faut dire que cette convention collective est une convention collective dont nous avons hérité du CN et du CP. Cela date d'avant ma naissance, je pense.

**M. Pronovost:** Monsieur Hanigan, à l'époque où M. de Belleval était avec vous, avez-vous songé sérieusement à faire modifier cette clause? Avez-vous déjà fait des propositions aux dirigeants syndicaux à ce sujet?

**M. Hanigan:** Les ingénieurs de locomotive ont été transférés à VIA il y a seulement une couple d'années, je pense. Jusqu'à ce moment-là, ils étaient des employés du Canadien National, et nous remboursions le Canadien National pour ses déboursés. Nous sommes en négociations avec eux présentement.

[Traduction]

**M. Lawless:** Les neuf services en régions éloignées ont été annoncés en même temps que le budget.

**Le président:** Merci, monsieur Comuzzi, vous vous êtes penchés sur un argument très valable sans lâcher le morceau. Monsieur Pronovost.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Mr. Lawless, Mr. Hanigan, gentlemen, welcome to the committee.

Like many people, when I read your brief, I was a little bit surprised by the section on the work rules applying to train engineers. As I understand it, an engineer working for VIA Rail is paid a day's wages when he has travelled 100 miles or 160 kilometers. Is that true, Mr. Hanigan?

**Mr. Lawrence Hanigan (Chairman of the Board, VIA Rail):** Yes. We are talking about a locomotive engineer.

**Mr. Pronovost:** A locomotive engineer is paid a day's wages for 100 miles. When he travels 306 miles on the eight-hour route between Montréal and Jonquière, he is paid 3 days' wages.

**Mr. Hanigan:** Yes.

**Mr. Pronovost:** When he comes back the next day on the same route, is he entitled to another three days' wages, Mr. Hanigan?

**Mr. Hanigan:** If he travels 300 miles the next day, he receives three days' wages.

**Mr. Pronovost:** If I understand you correctly, Mr. Hanigan, this locomotive engineer is paid for six days of work in two days if he travels both ways between Montréal and Jonquière.

**Mr. Hanigan:** It is possible, yes, but not completely. The Montréal—Jonquière route is in service only three days a week. So he will not come back the next day but the day after that.

**Mr. Pronovost:** Fine. Could you tell me if this clause of the collective agreement has been in existence for long?

**Mr. Hanigan:** Yes but it is true too that this collective agreement is something we inherited from CN and CP. I think it is older than me.

**Mr. Pronovost:** Mr. Hanigan, when Mr. de Belleval was with you, were you seriously thinking about changing this clause? Have you already made some suggestions about it to the union leaders?

**Mr. Hanigan:** The locomotive engineers have been transferred to VIA only a couple of years ago. Up to then, they were employed by the Canadian National whose expenses we were paying back. We are now negotiating with them.



[Text]

**M. Pronovost:** Dans le passé, est-ce qu'on a déjà proposé aux ingénieurs de locomotive d'abolir cette clause qui me semble dater d'une autre époque? M. Lawless pourrait peut-être répondre à cette question.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, this whole process of collective agreements is the product of negotiations between our various unions and ourselves. To speak to the distance rule, we have to go back to coal and water. These rules are based on when we had steam locomotives. If we want to talk about Toronto and Montreal, for instance, when the train stopped at Brockville and at Belleville to take on coal and water, those mileages were based on this kind of process. It goes back to that date, and it has not changed.

During the process of negotiations with our various unions since that time, there are a whole series of changes that management wants and, quite naturally and acceptably, a whole series of changes our unions want. Over the years we have negotiated through the trade-off process where we are today. With respect to operating passenger trains, we would like to see that major step made with our unions in the future when we sit down and negotiate to get down to the reduced-crew process and bring it up to date under today's conditions as opposed to the coal and water days. I think that is probably what will eventually happen through the negotiating process and the collective agreements that we hold.

• 1100

**M. Pronovost:** Monsieur Lawless, pour la gouverne du public et des membres de ce Comité, pouvez-vous nous donner d'autres exemples d'articles actuels de la convention collective qui vont devoir absolument être modifiés si on veut assurer la survie du système et une administration des coûts efficace pour VIA Rail? Il serait important que nous soyons au courant des autres articles de la convention collective qui sont un peu dépassés aujourd'hui.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I do not think it is appropriate for us to try to identify every one of the areas, but certainly method of payment is one of the keys as far as our running trades are concerned. Another one for our shop-craft employees is work ownership. There are many, if you go down the list over the years, that we will be wanting to identify to discuss.

I do not want this to be put forward as a problem that is on the back of the unions. These things have been negotiated, and they have been traded off over the years. They are now being identified as some of the key areas for the future. I am satisfied that responsible union officers will see what has to be done to operate a good passenger service on a cost effective basis, and that will come forward.

**M. Pronovost:** Monsieur Lawless, le ministre nous a dit hier que c'était une recommandation de votre conseil d'administration qui l'avait incité à fermer la ligne passant par la rive nord du fleuve Saint-Laurent, entre Montréal

[Translation]

**Mr. Pronovost:** In the past, was there a proposal made to the locomotive engineers to abolish this clause which seems to be prehistoric? Mr. Lawless could possibly answer this question.

**M. Lawless:** Monsieur le président, tout le processus des conventions collectives découle des négociations entre nos divers syndicats et nous-mêmes. Quant à cette ancienne règle, elle remonte à l'époque des locomotives à vapeur. Lorsque les trains de Toronto et de Montréal, par exemple, s'arrêtaient à Brockville et à Belleville pour charger du charbon et de l'eau, ces distances étaient comptabilisées, comme elles le sont encore.

Depuis, nous négocions avec nos différents syndicats qui, comme nous, voudraient bien sûr toutes sortes de changements. Au fil des années, nous avons négocié toutes sortes d'avantages des deux côtés. Quant aux employés des trains de voyageurs, nous aimerions pouvoir négocier avec leurs syndicats la réduction des effectifs et la mise à jour du régime puisque l'époque des locomotives à vapeur est révolue. C'est à ce résultat qu'aboutiront probablement nos négociations sur les conventions collectives.

**Mr. Pronovost:** Mr. Lawless, for the benefit of the public and the members of the committee, could you give us other examples of clauses of the collective agreement that have to be changed if we want the system to survive and the cost of VIA Rail to be efficiently managed? It is important that we be aware of other clauses of the collective agreement which have become a little bit outdated?

**M. Lawless:** Monsieur le président, il ne me paraît pas nécessaire d'essayer de citer chaque cas, mais la méthode de paiement constitue un élément essentiel pour les employés de notre matériel roulant. Il y a aussi la question de la participation aux bénéfices des employés de nos ateliers. Au fil des années, beaucoup de questions se sont accumulées et nous avons l'intention d'en discuter.

Je ne voudrais pas que ces difficultés soient mises au compte des syndicats. Ces questions ont fait l'objet de négociations et de concessions au fil des années. Nous avons reconnu qu'elles constituaient des points essentiels pour l'avenir. Je suis sûr que des chefs syndicaux responsables verront ce qu'il y a lieu de faire pour exploiter un bon service de passagers sur une bonne base par rapport aux coûts, ce qui sera une réalité.

**Mr. Pronovost:** Mr. Lawless, the Minister told us yesterday that a recommendation of your board of directors led him to close the line along the north shore of the St. Lawrence River between Montreal and Quebec

**[Texte]**

et Québec, et à maintenir les opérations sur la rive sud. Pourtant, tous les documents de VIA Rail produits depuis la création de VIA Rail ont toujours parlé d'un plus grand potentiel de transport ferroviaire sur la rive nord. M. de Belleval l'a dit à plusieurs reprises.

Hier, M. Bouchard nous a indiqué clairement qu'il avait pris la décision de fermer la route de la rive nord plutôt que celle de la rive sud parce que VIA Rail lui en avait fait la recommandation expresse. Pouvez-vous nous dire quels arguments vous avez retenus pour justifier la fermeture de la voie de la rive nord et le maintien de celle de la rive sud?

**M. Hanigan:** Il est évident que le potentiel, dans des conditions égales, est plus grand sur la rive nord, la distance étant à peu près la même ou peut-être un peu moindre sur la rive nord. Également, cela permettrait au train d'arriver à la Gare du Palais au lieu d'arriver par Sainte-Foy et de traverser le pont.

Mais il faut examiner la situation actuelle. Sur la rive sud, nous avons des voies qui sont en bon état et qui nous permettent de rouler à une vitesse maximum. Sur la rive nord, en passant par Trois-Rivières, la voie n'a pas la même valeur. Les rails n'ont pas la même capacité, il y a des courbes plus prononcées, et nous ne pouvons pas rouler à une vitesse satisfaisante. Si je me souviens bien, la vitesse maximum sur la rive nord est d'environ 50 milles à l'heure comparativement à une vitesse maximum de 95 milles à l'heure sur la rive sud. Donc, dans les conditions actuelles, le potentiel n'est pas là.

**M. Pronovost:** Monsieur Hanigan, ma dernière question portera sur les détenteurs de laissez-passer gratuits.

Dans le corridor Québec-Windsor, sur plusieurs lignes, ces détenteurs de laissez-passer gratuits ont également droit, en classe économique, à un lunch gratuit et à d'autres services gratuits: café, breuvages, etc. Avez-vous l'intention de maintenir cette politique de service à la clientèle au cours de la prochaine année budgétaire?

**M. Hanigan:** Cela fait partie du service offert aux voyageurs.

**M. Pronovost:** Donc, monsieur Hanigan. . .

**M. Hanigan:** Un instant!

**M. Pronovost:** . . . vous me dites que vous allez continuer à offrir à ces personnes un lunch gratuit et tous les autres services gratuits. C'est bien cela?

**M. Hanigan:** La plupart des détenteurs de laissez-passer sont d'anciens employés du CN ou du CP.

**M. Pronovost:** Je comprends.

• 1105

**M. Hanigan:** VIA est payée par ces compagnies de chemin de fer. . .

**M. Pronovost:** À 60 p. 100.

**[Traduction]**

and to keep the service on the south shore. However, all the documents VIA Rail has produced since the beginning always spoke of a larger potential of rail transportation on the north shore. Mr. de Belleval said so several times.

Yesterday, Mr. Bouchard told us very clearly that he decided to close the route on the north shore rather than on the south because VIA Rail made a very clear recommendation to him about it. Could you tell us which arguments you have used to justify the closing of the service on the north and to keep it on the south?

**Mr. Hanigan:** It is obvious that all the conditions being equal, the potential is much larger on the north shore, with a distance nearly the same or perhaps shorter. Also, it would allow the train to come to the Gare du Palais instead of arriving through Sainte-Foy or crossing the bridge.

But it is important to check the present situation. On the south shore, we have tracks which are in good condition and which allow maximum speed. The railway is not as good on the north shore, going through Trois-Rivières. The tracks do not have the same capacity, the curves are sharper, and we can not run the trains at a satisfactory speed. If I remember correctly, the maximum speed on the north shore is nearly 50 miles an hour compared to 95 miles on the south shore. So in the present conditions, the potential is not there.

**Mr. Pronovost:** Mr. Hanigan, my last question will be about free passes.

In the Quebec-Windsor corridor, on several lines, people who have such passes are also entitled, in economy class, to a free lunch and to other free services, free coffee, beverages etc. Is it your intention to keep this policy of service to the customers during the next financial year?

**Mr. Hanigan:** It is part of the service offered to the passengers.

**Mr. Pronovost:** So Mr. Hanigan. . .

**Mr. Hanigan:** One moment please!

**Mr. Pronovost:** . . . you are telling me that you are going to continue offering these people free lunch and other free services. Is that it?

**Mr. Hanigan:** Most of the people having these free passes used to work for the CN or the CP.

**Mr. Pronovost:** I see.

**Mr. Hanigan:** VIA gets a refund from these railway companies. . .

**Mr. Pronovost:** At 60%.



[Text]

**Mr. Hanigan:** ... pour transporter ces voyageurs-là. Ce n'est pas un avantage gratuit que VIA offre à ces personnes-là. La société est payée par le Canadien National ou le Canadien Pacifique.

**M. Pronovost:** À 60 p. 100 de ce que vous faites payer normalement aux citoyens.

**Mr. Hanigan:** À 60 p. 100 du tarif de base, 60 p. 100 étant l'équivalent de ce que la société recouvrerait si elle vendait des billets en groupe.

**M. Pronovost:** Oui, mais vous reconnaissez, monsieur Hanigan, que la personne qui prend le train avec un laissez-passer gratuit, dans le corridor Québec-Windsor, a aussi droit à un lunch gratuit et à plusieurs autres services gratuits. Vous reconnaissez cela?

**Mr. Hanigan:** Oui, mais la société est remboursée pour cela.

**M. Pronovost:** À 60 p. 100.

**Mr. Hanigan:** À 60 p. 100 du tarif du base.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, just for further edification, the pass arrangement is, of course, part of the collective agreement that is negotiated with our unions.

**The Chairman:** Mr. Pronovost mentioned a labour contract, and you were hesitant to have labour things hauled out here and lay things on the backs of the employees, but I must say some of the examples you have given as to the work rules and the days of steam when people shovelled coal and had to make water stops and were charging on passenger miles rather than hours. . . I thought you said at your press conference something about switching in the yard, that even if it took 15 minutes to switch there was a charge for a full day. Those types of things help to educate the committee, and I would just like to know as a matter of general information, before going to Mr. Fontana, how much serious discussion there has been with the responsible union people to change some of those work rules and what progress you have had.

**Mr. Lawless:** We have made some progress, substantial progress, as I have identified in my opening statement today. You will recall that I said this had happened over the last two or three years and I identified which ones we had made some progress with.

Mr. Morin has provided me with a list of some of the things we are talking about here, and what we are really talking about, in addition to the method of pay, are the crewing, two-man crews, three-man crews, one-man crews. This is ahead of us in the future. The incidental work rule where you send four people to service a locomotive because one is a pipefitter, a sheet-metal worker or whatever, where maybe only two need to go out for five-minutes work, that kind of thing. Broaden the seniority so that people are not confined to one particular area, broaden the scope of that whole process of being

[Translation]

**Mr. Hanigan:** ... for these passengers. It is not a free advantage VIA is offering to them. The company gets paid by the Canadian National or the Canadian Pacific.

**Mr. Pronovost:** At 60% of what other citizens pay normally.

**Mr. Hanigan:** At 60% of the basic rate, 60% being the equivalent of what the company would get if it sold tickets to groups.

**Mr. Pronovost:** Yes, but you agree, Mr. Hanigan, that those who use a free pass on the Quebec-Windsor corridor are also entitled to a free lunch and to several other free services. Am I right?

**Mr. Hanigan:** Yes, but the company is reimbursed for it.

**Mr. Pronovost:** At 60%.

**Mr. Hanigan:** Sixty per cent of the basic rate.

**M. Lawless:** Monsieur le président, je préciserai que ce laissez-passer est prévu dans la convention collective que nous négocions avec nos syndicats.

**Le président:** Monsieur Pronovost a parlé des conventions collectives alors que vous hésitez à aborder ici les questions syndicales ou à mettre des difficultés au compte des employés, mais je dois dire que certains des exemples que vous nous avez donnés sur le régime de travail et sur l'époque révolue des locomotives à vapeur où les distances parcourues comptaient plus que les heures de travail. . . J'ai cru vous entendre dire lors de votre conférence de presse quelque chose au sujet de ceux qui travaillaient à l'aiguillage qui étaient payés pour toute une journée même si leur travail leur prenait 15 minutes. Ce genre de chose contribue à bien informer le Comité, et de façon générale, avant de passer la parole à M. Fontana, j'aimerais savoir si vous avez sérieusement discuté avec les dirigeants syndicaux, qui sont des gens responsables, de la possibilité de modifier certaines de ces conditions de travail; j'aimerais savoir aussi quels progrès vous avez accomplis à cet égard.

**M. Lawless:** Nous avons accompli quelques progrès, des progrès substantiels mêmes, et j'en ai parlé aujourd'hui dans ma déclaration préliminaire. J'ai dit ce qui s'est passé ces deux ou trois dernières années en indiquant où nous avions réalisé certains progrès.

Monsieur Morin m'a donné une liste des questions dont il s'agit et dont nous discutons sérieusement; outre la méthode de rémunération, nous parlons de la composition des équipes avec un, deux ou trois employés. Voilà ce qui nous attend pour l'avenir. Selon une règle de travail accessoire, on envoie quatre employés réparer une locomotive, l'un étant ajusteur de tuyaux, l'autre tôlier, par exemple, alors qu'il suffit d'en envoyer seulement deux pour un travail de cinq minutes. Il faudrait multiplier les responsabilités des employés pour qu'ils ne soient pas limités à un seul domaine et faire en sorte que



[Texte]

able to keep the senior people working. What happens now is that they are confined to certain seniority districts.

What we want to do is talk about all of those things. Mr. Chairman, I assure you we have been talking about them and we do not and cannot take an arbitrary process; we have to negotiate them and trade-offs are made. This time around there are pension benefits given and other things drop off the table. So that is the process.

**Mr. Fontana (London East):** Mr. Chairman, I will just follow up where you left off with respect to the labour situation for a moment, if I may.

Mr. Lawless, you have been involved in down-sizing on two previous occasions, both in Moncton and also with the Newfoundland railway. In both those instances there was substantial consultation before the fact, a tradition that has been in place with the railroad workers, so there has been extensive consultation before you have contemplated or acted upon the down-sizing.

In this particular case, there has been absolutely no consultation whatsoever with the unions, as I understand it, and now you are going to say you are going to try to negotiate all these matters after the fact and, of course, your financial references indicates that the \$140 million should be adequate within that five-year timeframe. Today a number of times there has been question beyond that five-year period. They were posed to the minister before. I wonder if you can tell me why there were not any consultations whatsoever with respect to the down-sizing, which was told to you way back at budget time in April of 1989.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, the premise of the question is totally wrong. In Moncton and in Newfoundland, as in the case of the VIA changes, we have to go by the terms of the collective agreement that is there. In this case we have 90 days in which to notify the employees who are involved, and we will be undertaking full, complete, total discussion with our unions now that we know the scope of this whole change that is going to be made. Now—

• 1110

**Mr. Fontana:** Are you denying that there were not prior consultations with respect to the down-sizing in Moncton? I am talking about consultations, not collective agreements.

**Mr. Lawless:** Our problem, and what happened in Moncton and what happened in Newfoundland, is that we were unable to be specific. Incidentally, the same charges were laid against Canadian National, if that is what you are referring to.

**Mr. Fontana:** I am not charging you with anything, I want to know—

**Mr. Lawless:** The same comments were made to Canadian National about the rumours flying around

[Traduction]

les gens chevronnés puissent rester actifs. Actuellement, ils sont confinés à certaines activités.

Nous voulons donc discuter de toutes ces questions. Monsieur le président, je peux vous assurer que nous en parlons et que nous ne voulons pas de décisions arbitraires que nous ne pouvons pas nous permettre. Nous devons négocier et faire des rajustements. Actuellement, nous accordons des avantages au niveau des pensions pour en retirer certains autres. Voilà donc comment les choses fonctionnent.

**M. Fontana (London-Est):** Monsieur le président, je voudrais reprendre quelques instants ce que vous disiez au sujet des employés, avec votre permission.

Monsieur Lawless, vous avez déjà participé deux fois à des réductions d'effectifs, dans les deux cas à Moncton mais aussi Terre-Neuve. Selon la tradition, de très nombreuses consultations ont d'abord eu lieu avec les chemineaux avant que cette réduction d'effectifs ne soit envisagée ou appliquée.

Dans ce cas-ci, les syndicats ne semblent pas du tout avoir été consultés; voulez-vous dire que vous allez essayer de négocier toutes ces questions avec après coup, car votre budget de 140,000,000\$ doit suffire à votre plan quinquennal. Aujourd'hui, et à plusieurs reprises, on a posé des questions au-delà de cette période de cinq ans. On a déjà interrogé le ministre à ce sujet. Pourriez-vous nous dire pourquoi la réduction des effectifs n'a pas du tout fait l'objet de consultations alors que vous en avez été informé à l'époque du budget en avril 1989.

**M. Lawless:** Monsieur le président, la question repose sur quelque chose de tout à fait faux. A Moncton et à Terre-Neuve, comme dans le cas la restructuration de VIA, nous devons nous en tenir aux modalités de la convention collective. Dans ce cas-ci, nous avons 90 jours pour aviser les employés concernés, et nous allons discuter avec eux de façon tout à fait franche et approfondie, maintenant que nous connaissons l'ampleur de tous les changements qui vont intervenir. Mais. . .

**M. Fontana:** Niez-vous qu'il n'y a pas eu de consultation antérieure au sujet de la rationalisation à Moncton? Je veux parler de consultation, non pas de convention collective.

**M. Lawless:** Le problème, et c'est ce qui s'est produit à Moncton ainsi qu'à Terre-Neuve, c'est que nous n'étions pas en mesure de fournir des détails. À propos, les mêmes accusations ont été portées contre le Canadien National, si c'est de cela dont vous voulez parler.

**M. Fontana:** Je ne porte aucune accusation contre vous, je veux savoir. . .

**M. Lawless:** Les mêmes commentaires ont été faits à l'égard du Canadien National concernant les rumeurs

[Text]

about dates and times and what was going to happen to the Moncton shops and Newfoundland prior to the time. Not until a decision is made about what kind of services we are going to operate will we be able to sit down with any degree of intelligence and talk to our unions. We are going to do that starting immediately, and this will take place over the next 90 days. Until now, it has been almost impossible to identify the individuals who are involved. That problem has now been identified and we will be working on it on that basis.

We do not have any hidden agenda, we are not trying to hold our light under a bushel, and we want to get together with the unions as quickly as we can.

**Mr. Fontana:** Mr. Lawless, if all these additional consultations are put in place, can you keep this committee apprised of those negotiations? They very much impact on your five-year business plan and the \$140 million the government has indicated it will cost the people of Canada.

**Mr. Lawless:** I can confirm that there have already been discussions with some of the unions about the changes that will take place on January 15. Mr. Morin has had detailed discussions with some of the union members and all of them have been invited to talk to us.

**Mr. Fontana:** I am trying to grasp these recommendations. Mr. Lawless, the last time you came before this committee you donned a nice VIA hat and said you were going to champion passenger rail service in this country, even though the government, by virtue of the budget, had halved your financial references.

Today you come to us saying that your recommendations were essentially followed by the Cabinet. This \$4-million document, the most comprehensive document and study ever done about passenger rail service, points out that there is a future in passenger rail service in this country, even under the minimal modes. If VIA—you are supposed to be championing passenger rail service—had recommended even the most minimal service, we would not have a service which is designed and doomed to failure in the next five years. If you remove service, especially in the corridor between Sarnia, Toronto and Ottawa, if you reduce service by 50% you are going to tell people they better find alternative modes of transportation. If you think you are going to carry 4.6 million passengers next year on a system which is not going to respond to the needs of people, in five years you will be coming back to this government asking that the other half be gutted as well.

How, after spending \$4 million, can you tell me that you recommend something—the government says it is intended to save VIA—that guts the heart and soul of a system which showed promise, considering its results in 1988?

[Translation]

quant aux dates et ce qui devait se produire dans les ateliers de Moncton et de Terre-Neuve. Tant qu'une décision n'aura pas été prise sur le genre de services que nous allons offrir, il ne nous sera pas possible de rencontrer les syndicats pour en parler avec eux de façon intelligente. C'est ce que nous avons l'intention d'entreprendre immédiatement, et c'est ce que nous ferons au cours des 90 prochains jours. Jusqu'à présent, il a été presque impossible de déterminer quelles personnes seraient touchées. Comme nous savons maintenant où se trouve le problème, nous allons nous y attaquer.

Nous n'avons pas de programme secret, nous n'essayons pas de cacher quoi que ce soit, et nous voulons rencontrer les syndicats le plus rapidement possible.

**M. Fontana:** Monsieur Lawless, si vous entreprenez toutes ces consultations supplémentaires, pouvez-vous tenir notre Comité au courant du déroulement de ces négociations? Elles ont des conséquences importantes sur votre plan quinquennal d'entreprise et sur les 140 millions de dollars que cela va coûter aux Canadiens selon le gouvernement.

**M. Lawless:** Je suis en mesure de confirmer que nous avons déjà eu des entretiens avec certains des syndicats relativement aux changements qui auront lieu le 15 janvier. M. Morin a eu des entretiens détaillés avec certains membres du syndicat, et ils ont tous été invités à s'entretenir avec nous.

**M. Fontana:** J'essaie de comprendre ces recommandations. Monsieur Lawless, lors de votre dernière comparution devant notre Comité en tant que représentant de VIA, vous nous avez dit que vous alliez vous faire le défenseur du service ferroviaire de voyageurs au Canada, même si le gouvernement dans son budget avait coupé de moitié vos niveaux de référence.

Aujourd'hui vous venez nous dire que le Cabinet a essentiellement suivi vos recommandations. Ce document de 4 millions de dollars, l'étude la plus complète ayant été effectuée au sujet du service ferroviaire de voyageurs affirme que le service a de l'avenir au Canada, même s'il est réduit au minimum. Si VIA avait recommandé un service même le plus réduit qui soit—vous êtes censé défendre le service ferroviaire voyageur—nous n'aurions pas un service voué à l'échec d'ici les cinq prochaines années. Si vous réduisez le service, particulièrement dans le corridor entre Sarnia, Toronto et Ottawa, si vous en supprimez 50 p. 100, vous dites ainsi aux gens qu'ils feraient mieux de trouver un autre moyen de transport. Si vous croyez que vous allez transporter 4,6 millions de voyageurs l'an prochain avec un réseau qui ne va pas répondre aux besoins de la population, dans cinq ans vous reviendrez voir le gouvernement pour lui demander d'abandonner également l'autre moitié.

Après avoir dépensé 4 millions de dollars, comment pouvez-vous faire une recommandation, qui, selon le gouvernement devrait sauver VIA, mais qui dépouille un réseau qui était prometteur, si l'on tient compte des résultats de 1988?



[Texte]

**Mr. Lawless:** If VIA had, it may have been a mistake, and I apologize. It was said in another context, meaning a conflict of interest. The situation the member has identified is totally the opposite of what VIA management feel is going to take place in the future. We do not agree that the system is doomed to failure. We think it has an opportunity to survive, and we are going to do our best as management to see that it continues to operate in the areas of the country that have been identified.

The suggestion that there is a difference between what is in the VIA 1989 and our plan was based on a starting point. As far as the reference levels were concerned, and we designed the service around those reference levels, you will note there is absolutely no reference in the VIA Annual Report 1989 about the reference levels. Where it is indicated that passenger services in Canada have a future, it is largely confined to the high-speed corridor between Montreal and Toronto or Windsor and Quebec.

• 1115

**Mr. Fontana:** With all due respect, Mr. Chairman, if I was a patient on an operating table with half of my system showing great promise and having you come in as a surgeon and gutting the good parts of VIA, I would have serious reservations about thinking that I could ever last the next five years.

**Mr. Lawless:** I do not agree, Mr. Chairman, that we are gutting the good parts of VIA and keeping the poor parts.

**Mr. Fontana:** Even by your own statistics, which achieve something in the neighbourhood of anywhere from 63% to 69% cost recovery, which is practically as good as Amtrak is doing, can you tell me why on God's earth you would want to cut the service by 50% instead of enhancing it, which would have been better? Your own computer statements show that you have left more people on the platforms because the trains are too full, and you would cut that service by 50%. Those are the good parts of the system. Why would you want to cut the good parts?

**Mr. Lawless:** We do not agree that we are cutting the good parts of the service. I refer the member again to the problems associated with making choices, all difficult. What is being suggested is that because there is a greater cost recovery in central Canada, which there is, that we continue to operate all the services in western Canada and to hell with the rest of Canada.

**Mr. Fontana:** I did not say that.

**Mr. Lawless:** I am sorry, that is what you are implying.

**Mr. Fontana:** No, I am not.

**Mr. Lawless:** What we tried to do is make sure that we preserve a transcontinental network. If we followed the logic of what is being suggested here, we would not have a transcontinental service.

[Traduction]

**M. Lawless:** Si VIA a laissé entendre une telle chose, c'est peut-être par erreur, et je m'en excuse. Cela a été dit dans un autre contexte, ce qui signifie un conflit d'intérêts. La situation décrite par le député est tout à fait à l'opposé de celle que la direction de VIA prévoit pour l'avenir. Nous n'admettons pas que le réseau est voué à l'échec. Nous croyons qu'il peut survivre, et nous allons faire notre possible pour veiller à ce qu'il soit maintenu dans les régions du pays que nous avons désignées.

On a laissé entendre qu'il y avait une différence entre ce qui se trouve dans le rapport annuel de 1989 de VIA et notre plan, mais cela est dû à l'hypothèse de départ. Pour ce qui est des niveaux de références, et nous avons planifié le service en tenant compte de ces derniers, vous remarquerez que le rapport annuel de 1989 n'en fait absolument pas état. Lorsqu'on dit que les services voyageurs au Canada ont un avenir, on veut surtout parler du corridor de train à grande vitesse entre Montréal et Toronto ou Windsor et Québec.

**M. Fontana:** Si j'étais malade et que je devais subir une intervention chirurgicale, je serais fort inquiet de mon sort si vous deviez être le chirurgien, car même si vous dites que l'avenir de VIA est prometteur pour la moitié du réseau, vous êtes en train de l'amputer de ses meilleurs éléments.

**M. Lawless:** Je ne suis pas d'accord, monsieur le président. Nous ne sommes pas en train d'éliminer les meilleurs éléments de VIA pour n'en garder que les mauvais éléments.

**M. Fontana:** Selon vos propres statistiques, vous réussissez à recouvrer de 63 à 69 p. 100 des coûts, à toute fin pratique, vous réussissez aussi bien qu'Amtrak. Alors dites-moi pourquoi vous voulez réduire le service de 50 p. 100 plutôt que de l'améliorer? Vos propres données informatiques révèlent que vous laissez davantage de gens sur les quais parce que les trains sont trop pleins, pourtant vous voulez réduire ce service de 50 p. 100. Il s'agit de bons éléments du système. Pourquoi voulez-vous éliminer les bons éléments?

**M. Lawless:** Nous ne sommes pas en train d'éliminer les bons éléments du service. Je rappelle au député qu'il faut faire des choix, ce qui est difficile. Vous laissez entendre que puisque l'on a un meilleur recouvrement des coûts dans le centre du Canada, ce qui est le cas, nous devrions continuer à exploiter tous les services dans l'Ouest canadien, et au diable le reste du Canada. . .

**M. Fontana:** Je n'ai pas dit cela.

**M. Lawless:** Désolé, mais c'est ce que vous laissez entendre.

**M. Fontana:** Non, ce n'est pas le cas.

**M. Lawless:** Nous avons voulu nous assurer de préserver un réseau transcontinental. Si nous suivons la logique que vous proposez, nous n'aurons pas de service transcontinental.



[Text]

**Mr. Fontana:** Mr. Chairman, I did not say that you ought to cut services to the rest of the country because central Canada and the corridor happens to be the profitable one.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, we do not have any choice because—

**Mr. Fontana:** What a good business does, sir, is seize its strength to support the weaker parts of the system. We believe in a national system, and 600,000 Canadians have written to you or to VIA to tell you so.

**Mr. Tobin:** Hear, hear.

**Mr. Fontana:** I want to ask something about recommendations to the government. The remote services have all been acknowledged by both sides of the table. While they are so remote that there are no other alternatives, then one can say that they are a social benefit and really make no financial sense from a transportation basis.

I want to know whether or not you told Mr. Bouchard and, perhaps, the Cabinet. . . recognizing that they want to keep the nine remote areas as part of the VIA network for those 2,500 people who are not served by anything else at a cost to the taxpayer of \$60 million to \$70 million. Why did you not say—perhaps you did—that \$60 million or \$70 million is really the social price we have to pay for those particular people, and that the government should pay it and it should not be part of VIA's business plan? Then you could have used the \$60 million or \$70 million in the corridor or perhaps in other areas in Atlantic Canada where utilization was in fact going up.

**Mr. Lawless:** Let us correct the misinformation first, Mr. Chairman. The remotes are somewhere in the neighbourhood of \$45 million.

**Mr. Fontana:** The review study says \$55 million to \$60 million.

**Mr. Lawless:** The VIA information is accurate and correct—it is \$45 million.

The difficulty we had in this whole process is that some of the decisions were made, and the reference levels are a good example, and the remotes are another. We had to work within the framework of those reference levels and the remote services provided to us.

I have already said that I have some question about the advisability and the appropriateness of the remote services being designated as remote for the longer term. I expect we will have further discussion with the Minister of Transport about those remote services to indeed see if we can cut that cost back, because it would be very nice if we did not have to use that \$45 million and we could operate

[Translation]

**M. Fontana:** Monsieur le président, je n'ai pas dit qu'il fallait abandonner le service dans le reste du pays parce que les lignes dans le centre du Canada et dans le corridor sont rentables.

**M. Lawless:** Monsieur le président, nous n'avons pas le choix parce que. . .

**M. Fontana:** Une bonne entreprise se sert de sa force pour appuyer les éléments les plus faibles du réseau. Nous croyons en un réseau national, et 600,000 Canadiens vous ont écrit ou ont écrit à VIA pour vous le dire.

**M. Tobin:** Bravo.

**M. Fontana:** J'aimerais vous poser une question au sujet des recommandations au gouvernement. Le gouvernement et les partis de l'opposition reconnaissent la nécessité de desservir les localités éloignées. Ces dernières sont si éloignées qu'il n'existe aucun autre moyen de transport, alors on peut dire que ces liaisons représentent un avantage social, car il est vraiment insensé du point de vue financier de maintenir un tel mode de transport.

J'aimerais savoir si vous avez dit ou non à M. Bouchard et peut-être au Cabinet. . . puisqu'ils veulent garder les neuf parcours éloignés du réseau de VIA pour ces 2,500 personnes qui ne sont pas desservies par un autre mode de transport, et ce au coût de 60 millions de dollars à 70 millions de dollars pour le contribuable. Leur avez-vous dit que ces 60 millions de dollars ou 70 millions de dollars étaient le coût social que nous devons payer pour ces personnes, que le gouvernement devrait le payer et que cela ne devrait pas faire partie du plan d'entreprise de VIA? Vous auriez pu utiliser ces 60 millions de dollars ou 70 millions de dollars pour le corridor ou peut-être pour d'autres liaisons dans la région de l'Atlantique où le nombre de voyageurs augmentent.

**M. Lawless:** Permettez-moi d'abord de corriger un mauvais renseignement. Les liaisons éloignées coûtent environ 45 millions de dollars.

**M. Fontana:** L'étude dit qu'elles coûtent de 55 millions de dollars à 60 millions de dollars.

**M. Lawless:** Les chiffres de VIA sont justes et exacts—ces liaisons coûtent 45 millions de dollars.

Le problème, c'est que certaines décisions ont été prises; les niveaux de référence sont un bon exemple, et les liaisons éloignées en sont un autre. Nous avons dû travailler en tenant compte des chiffres qu'on nous a fournis relativement aux niveaux de référence et aux parcours éloignés.

J'ai déjà dit que j'avais certains doutes quand à l'opportunité de désigner en permanence ces services comme liaisons éloignées. Nous devrions avoir d'autres entretiens avec le ministre des Transports au sujet de ces liaisons éloignées pour voir s'il ne serait pas possible de réduire ce coût, car si nous n'étions pas obligés d'utiliser ces 45 millions de dollars nous pourrions alors exploiter

[Texte]

other services. But that is the way this is presented and that is the way we are dealing with it.

• 1120

**The Chairman:** I must say that it was a very good point. We do have designated areas for travel in this country, as you well know, in the air field.

**Mr. Benjamin:** Mr. Lawless, I want to say at the outset that I for one, and I hope everyone else on the committee, will not be blaming you and the other officers of VIA, because you have a job to do that you were required to do within the frame of reference of government policy and you cannot go beyond that. So all you are doing is carrying out your orders.

The only thing that distresses me is that someone of your undisputed integrity and knowledge of railroading would accept the bloody job in the first place. It is bad enough that Mr. Hanigan and the other officers of VIA got victimized with this. Why you would agree to take it on is beyond me.

I want to deal first with the matter of the severance costs of \$140 million. Is it not correct that it satisfies all your collective agreements with the CBRT&GW but it does not with the shop-craft?

**Mr. Lawless:** It does satisfy our understanding, making the best projections we can about individual choices, of all the unions that are involved, having in mind that some of the unions have tunnelling rights back to the railways, back to Canadian Pacific and Canadian National. Some of them have options for early retirement. Others have options whereby they will either move or not move. Our best assessment, based on the analysis we have done so far—and it was very detailed—suggests that the \$145 million will cover our severance costs. We may be out somewhat, but it remains to be seen.

**Mr. Benjamin:** You have not concluded agreements or discussions with the shop-craft unions, have you?

**Mr. Lawless:** I think what you are referring to are interpretations being made of the agreements. That has always been the case. We will continue to interpret it the way we have interpreted it. We have also said—and I identified this in my opening statement—that we certainly will undertake discussions with the shop-craft unions on the basis of what they feel is a different interpretation from ours. We will not be taking any arbitrary action at all. We want those discussions to take place.

**Mr. Benjamin:** I have been informed by a senior railway union officer that there is some difference in the agreements between the CBRT&GW versus the shop-craft.

**Mr. Lawless:** There is.

[Traduction]

d'autres services. Mais c'est ainsi que les choses se présentent, et c'est de cette façon que nous nous y prenons.

**Le président:** Je dois avouer qu'il y a du vrai dans ce que vous dites. Nous avons effectivement des régions désignées, comme vous le savez, dans le domaine aérien.

**M. Benjamin:** Monsieur Lawless, je tiens à vous dire tout de suite que personnellement je ne vais pas vous blâmer, ni blâmer les autres dirigeants de VIA, et j'espère que les autres membres du Comité ne le feront pas, car vous avez pour tâche de mettre en oeuvre une politique de compressions du gouvernement. Vous ne faites donc qu'exécuter les ordres que vous avez reçus.

La seule chose qui me bouleverse, c'est qu'une personne aussi honnête et compétente que vous dans le domaine ferroviaire ait accepté de faire ce sacré travail. Il est déjà assez regrettable que M. Hanigan et que les autres responsables de VIA se soient fait prendre dans une telle situation. Je ne comprends absolument pas pourquoi vous avez accepté un tel travail.

J'aimerais d'abord aborder la question du coût des régimes de cessation d'emploi, lesquelles s'élèvent à 140 millions de dollars. N'est-il pas vrai que cela satisfait aux conventions collectives de la Fraternité canadienne des chemineaux, employés des transports et autres ouvriers, mais non à celle des métiers d'atelier?

**M. Lawless:** Nous sommes convaincus que cela satisfait tous les syndicats concernés, dans la mesure où nous pouvons prévoir les choix individuels, sans oublier que les membres de certains syndicats ont le droit de revenir au Canadien pacifique et Canadien national. Certains ont la possibilité de prendre une retraite anticipée. D'autres ont le choix d'accepter ou non un autre emploi qu'on leur offrira. D'après l'analyse très détaillée que nous avons effectuée, les 140 millions de dollars devraient couvrir les coûts des régimes de cessation d'emploi. Nous nous trompons peut-être dans nos calculs, mais cela reste à voir.

**M. Benjamin:** Vous n'avez pas conclu d'ententes ou eu des discussions avec les syndicats des métiers d'atelier, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Vous voulez parler des interprétations des ententes. Cela a toujours été le cas. Nous allons continuer de les interpréter comme nous l'avons toujours fait. Comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, nous allons certainement entreprendre des discussions avec les syndicats des métiers d'atelier au sujet de leur interprétation qui diffère de la nôtre. Nous ne prendrons aucune mesure arbitraire. Nous voulons en discuter avec eux.

**M. Benjamin:** Un agent principal du syndicat ferroviaire m'a informé que la convention de la FCCET et AO était différente de celle des métiers d'atelier.

**M. Lawless:** C'est vrai.



[Text]

**Mr. Benjamin:** For example, there is one clause not in the shop-craft agreements that is crucial to what there will be for severance or early retirement.

Can I take it from your earlier statement about wanting to sit down with the unions and negotiate a settlement and an agreement that you are prepared to move on the difference there is between you and the shop-craft unions?

**Mr. Lawless:** We have not really got down to those discussions yet. I do not know what the difference of interpretation is at the moment. When that surfaces, that is the reason for the discussions.

We will undertake those discussions with compassion and understanding that there are people who are going to be affected, and we will do our best to accommodate them within the framework of the agreements that have already been signed. We did not sign those agreements ourselves one-sidedly. All those agreements were the product of negotiations. The shop-craft negotiated one set of agreements; CBRT&GW negotiated another set; the BLE, the UTU, and others negotiated another set. They all have different clauses in them that affect many things, including severance. So we will deal with it on that basis.

**Mr. Benjamin:** It will be interesting to ask you in the spring when we are on your annual report about how it turned out. I suspect you are going to end up paying a lot more than \$140 million, unless you want a strike on your hands.

**Mr. Lawless:** In that area—to make sure the committee is not under any misinformation or misunderstanding—there are mechanisms to deal with this. There are arbitration processes and mediation processes, and they may have to be followed if there are disputes in this area.

• 1125

**Mr. Benjamin:** What percentage of VIA Rail trains operate on CN tracks and CP tracks now? What will the percentage be after January 15?

**Mr. Lawless:** As you know there has always been a very high percentage of passenger services on Canadian National versus Canadian Pacific. Prior to the current situation, Canadian National had 77% of the VIA train miles and CP had 23%. The percentage under the new arrangements will be 96% on Canadian National and 4% on Canadian Pacific. This is largely due to Transcontinental train decision.

[Translation]

**M. Benjamin:** Par exemple, il y a un article qui ne fait pas partie des conventions collectives avec les métiers d'atelier et qui est crucial pour ce qui est des indemnités de cessation d'emploi ou de la possibilité de prendre une retraite anticipée.

Comme vous avez dit que vous vouliez vous asseoir avec les syndicats pour négocier une entente, dois-je comprendre que vous êtes prêt à faire des concessions sur la différence entre votre interprétation et celle des syndicats des métiers d'atelier?

**M. Lawless:** Nous n'en sommes pas encore à ces entretiens. Nous ne savons pas quelle est cette différence d'interprétation pour le moment. Lorsque nous le saurons, nous en discuterons.

Lorsque nous entreprendrons ces discussions, nous le ferons en tenant compte des gens qui seront touchés, et nous ferons notre possible pour les satisfaire dans le cadre des ententes qui ont déjà été signées. Nous n'avons pas signé ces ententes sans les consulter. Toutes ces conventions sont le fruit de négociations. Les syndicats des métiers d'atelier ont négocié une série d'ententes; la FCCET et AO en a négocié une autre série; la Fraternité des ingénieurs de locomotive, les Travailleurs unis des transports et d'autres en ont négocié une autre série. Toutes ces conventions comportent des articles différents concernant bon nombre de questions, notamment l'indemnité de cessation d'emploi. Nous en tiendrons donc compte lorsque nous entamerons nos discussions avec eux.

**M. Benjamin:** Au printemps, lorsque vous présenterez votre rapport annuel, il serait intéressant de vous demander ce que cela a donné. J'ai l'impression que vous finirez par payer beaucoup plus que 140 millions de dollars, à moins que vous vouliez vous retrouver avec une grève sur les bras.

**M. Lawless:** Je veux être bien certain que le Comité n'est pas mal renseigné à ce sujet: il existe des mécanismes en cas de litiges. Il existe un processus d'arbitrage et de médiation, et nous devons peut-être y recourir en cas de litiges sur cette question.

**M. Benjamin:** Quel pourcentage des trains de VIA Rail utilise actuellement, d'une part, des voies du CN et, d'autre part, du CP? Quel sera ce pourcentage après le 15 janvier?

**M. Lawless:** Comme vous le savez, les services voyageurs ont toujours utilisé beaucoup plus les voies du Canadien National que celles du Canadien Pacifique. Auparavant, le Canadien National avait 77 p. 100 des milles ferroviaires de VIA et le CP en avait 23 p. 100. Selon les nouvelles dispositions, 96 p. 100 des milles ferroviaires de VIA iront au Canadien National tandis que 4 p. 100 iront au Canadien Pacifique, ce qui est dû en grande partie à la décision relativement au train transcontinental.



[Texte]

**Mr. Benjamin:** I take it you made your recommendations to the government on your business plan based on what I presume would be one of the top criterias, cost effectiveness—what would allow VIA to get the most bang for the bucks it has to spend.

**Mr. Lawless:** No, that is too narrow. I mentioned before that reference levels provided for us were first and foremost. Then there were the services designated by the government as mandatory services.

There were also other services that we felt offered the strongest potential for ridership and revenue growth. We tried to link up the three regions of the country. We tried our best in the existing timeframe to determine the communities along those routes that had alternate means of transport either by road or by air. These are roughly the criteria we used. You can pick on any that we failed on or did not fail on.

**Mr. Benjamin:** I know, you have not only the cost effectiveness but also the points you make in your opening statement about balancing carefully against other social and national objectives, etc.

**Mr. Lawless:** That is what I meant by that answer.

**Mr. Benjamin:** The announcements of the Minister of Transport, are they exactly the same as the business plan you presented to him in terms of the routes to be cut?

**Mr. Lawless:** We presented our business plan to the Minister, as I stated, on June 30. Dialogue and discussion followed about the pros and cons of the reference levels against operating this service or that service—as takes place with any of the Crown corporations I have been involved in with the shareholder, once a plan is developed. That is what took place here.

**Mr. Benjamin:** Then in the time between your presentation of the business plan and the minister's announcements, changes were made in it?

**Mr. Lawless:** There were options available for discussion and—

**The Chairman:** And they were exercised.

**Mr. Lawless:** —they were exercised.

**Mr. Benjamin:** In other words changes were made in it.

There is one change that just jumps right out at you on paper here—the Montreal-Toronto to Vancouver route of the Canadian versus the Supercontinental route. The south route carried 545,000 passengers, and from Winnipeg to Vancouver via Edmonton, it carried 176,000. Assume all the ones that went from Winnipeg to Vancouver via Edmonton got off the other one. No doubt some would get off the train when it arrived in Winnipeg,

[Traduction]

**M. Benjamin:** Je présume que vous avez fait vos recommandations au gouvernement, dans votre plan d'entreprise, en tenant compte de l'un des principaux critères, soit la rentabilité, c'est-à-dire que vous avez prôné les mesures qui permettraient à VIA d'en avoir plus pour son argent.

**M. Lawless:** Non, ce n'est pas suffisant. J'ai dit précédemment que les niveaux de référence qui nous ont été fournis viennent en premier lieu. Viennent ensuite les lignes qui ont été désignées par le gouvernement comme étant des services obligatoires.

Il y a également les autres services qui, à notre avis, offrent le plus de possibilités sur le plan de la clientèle et des recettes. Nous avons essayé de relier les trois régions du pays. Nous avons fait tous les efforts possibles, tenant compte des délais à respecter, pour déterminer quelles localités le long de ces parcours avaient d'autres moyens de transport, soit routier ou aérien. Voilà donc en gros les critères que nous avons suivis, avec plus ou moins de succès selon le cas.

**M. Benjamin:** Non seulement avez-vous tenu compte de la rentabilité, mais, comme vous le dites dans vos remarques liminaires, vous avez également essayé de faire l'équilibre entre les objectifs sociaux et les objectifs nationaux, etc.

**M. Lawless:** C'est ce que je voulais dire.

**M. Benjamin:** Le ministre des Transports a-t-il annoncé exactement la même chose que ce que vous lui aviez proposé dans votre plan d'entreprise, pour ce qui est des parcours qui seront éliminés?

**M. Lawless:** Comme je l'ai dit, nous avons présenté notre plan d'entreprise au ministre le 30 juin. Des discussions ont suivi relativement aux avantages et aux désavantages des niveaux de référence par rapport à l'exploitation d'un service ou d'un autre—soit le même genre de discussions que l'on peut voir entre les sociétés de la Couronne et les actionnaires, chaque fois qu'un plan est élaboré. C'est ce qui s'est passé.

**M. Benjamin:** Alors, entre le moment où vous avez présenté votre plan d'entreprise et le moment où le ministre a fait son annonce, des changements y ont été apportés?

**M. Lawless:** On avait le choix entre certaines options. . .

**Le président:** Et on a exercé un choix.

**M. Lawless:** . . . c'est ce qu'on a fait.

**M. Benjamin:** En d'autres termes, on a changé le plan.

Il y a un changement en particulier qui me saute aux yeux: c'est celui qui touche le parcours du Canadien entre Montréal-Toronto et Vancouver par rapport au parcours du Supercontinental. Cinq cent quarante cinq mille voyageurs utilisent la ligne du sud, et 176,000 empruntent la ligne de Winnipeg à Vancouver via Edmonton. Supposons que tous les voyageurs qui ont emprunté la ligne de Winnipeg à Vancouver via Edmonton descendent

[Text]

and some would get on to take one of the other routes. Just for the sake of discussion, use these figures that were presented by you and Mr. Bouchard.

• 1130

So there is a difference. The south route carried 368,000 more people than the north route between Winnipeg and Vancouver. The south route's subsidy per passenger was \$199; the north route's, \$283; a difference of \$84 per passenger. Cost recovery was 30% on the south route, 22% on the north route. Occupancy rate: 70% on the south route, 61% on the north route. Could you please explain the rationale for picking the north route? Did you figure you could treat them all like sheep and herd them by Edmonton instead of Calgary?

**Mr. Lawless:** We never treat our passengers like sheep. That is the first thing. As with the choice that was made through northern Ontario, you can make arguments both ways. One of the things you have to assume is that, as long as both of those trains are running, you are going to get that kind of a split.

If you run one, you can also assume that some passengers traveling on the one will go to the other, whichever is available. With the premise that you cannot serve both routes—and you can make the argument both ways—we felt that there were probably more options available to the traveler in the south. It is closer to air routes. If you think about Banff and its proximity to Calgary, and Jasper and its proximity to Edmonton, there are options for the travelers to go to Calgary to get into Banff.

The bottom line is they both go through the Rockies. You can argue which is the more scenic route. I know what you are going to say. But if a passenger gets on in Toronto and decides he wants to go to Vancouver, he is going through the Rockies regardless. There is the Skeena connection via Jasper, as long as that is running. We had to connect with that at Jasper. There is no similar connection the other way. From a business viewpoint we are satisfied that whichever route we take we are going to fill the trains. It comes down to that. I cannot give you any other explanation. However satisfactory or unsatisfactory they may be, those were the criteria we used, and we are satisfied that this will work.

**Mr. Benjamin:** When you presented your business plan June 30, which route did you recommend, the north one or the south one?

**Mr. Lawless:** There were a whole series of options available, not only there but elsewhere. This was discussed with the staff of Transport Canada and the minister. We eventually came down to this route.

[Translation]

de l'autre train. Nul doute non plus que certains voyageurs descendent à l'arrivée à Winnipeg, et que certains autres montent pour prendre l'une des autres lignes. Ce sont vos chiffres à vous et M. Bouchard.

Il y a donc une différence. La ligne du Sud a transporté 368,000 personnes de plus que la ligne du Nord entre Winnipeg et Vancouver. La ligne du Sud reçoit une subvention de 199\$ dollars par passager; cette subvention s'élève à 283\$ dollars pour la ligne du Nord, soit une différence de 84\$ dollars par voyageur. Pour la ligne du Sud, on recouvrent 30 p. 100 des coûts, contre 22 p. 100 pour la ligne du Nord. Taux d'occupation: 70 p. 100 pour la ligne du Sud, contre 61 p. 100 pour la ligne du Nord. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous avez choisi la ligne du Nord? Pensez-vous pouvoir traiter les voyageurs comme du bétail et les faire passer tous par Edmonton plutôt que par Calgary?

**M. Lawless:** Nous ne traitons jamais nos voyageurs comme du bétail. Pour ce qui est du choix de passer par le nord de l'Ontario, il y a des arguments en faveur et d'autres contre. Mais aussi longtemps que les deux trains sont en service, nous pourrions être certains qu'il y aura ce genre de partage.

Si l'on ne garde qu'une ligne, on peut également supposer que certains voyageurs qui empruntaient une des deux lignes de préférence à l'autre se rabattraient sur celle qui reste; mais en partant du principe que l'on ne peut offrir les deux parcours, nous avons pensé que le voyageur qui empruntait jusqu'ici la ligne du sud aurait davantage de choix de rechange que le voyageur du Nord, car il est plus près des lignes aériennes. Banff se trouve à proximité de Calgary et Jasper d'Edmonton. Les voyageurs peuvent se rendre à Calgary pour aller à Banff.

Mais en fin de compte, ces deux parcours passent par les Rocheuses. Reste à savoir lequel est le plus pittoresque. Je sais déjà ce que vous allez dire. Mais si un voyageur prend le train à Toronto et décide qu'il veut aller à Vancouver, il va passer par les Rocheuses d'une façon ou d'une autre. Il y a la correspondance de Skeena via Jasper. Nous avons dû nous y raccrocher à Jasper. L'autre trajet n'offrait aucune correspondance du genre. Nous sommes convaincus que peu importe le trajet choisi, nous allons remplir les trains. C'est aussi simple que cela. Je ne peux vous donner d'autre explication. Qu'ils soient satisfaisants ou non, ce sont les critères que nous avons utilisés, et nous sommes convaincus que cela va fonctionner.

**M. Benjamin:** Lorsque vous avez présenté votre plan d'entreprise le 30 juin, quel parcours avez-vous recommandé: la ligne du Nord ou la ligne du Sud?

**M. Lawless:** Nous avons toutes sortes de choix, non seulement là-bas mais ailleurs. Nous en avons discuté avec le personnel de Transports Canada et le Ministre. Nous avons finalement choisi ce parcours.



[Texte]

**Mr. Benjamin:** Was the business plan discussed by you and others at VIA Rail with a Cabinet committee, or just with the Minister of Transport?

**Mr. Lawless:** No, the business plan, as is normal with a Crown corporation, is discussed with the key personnel of the minister's staff and then directly with the minister.

**Mr. Benjamin:** Did you get representations from the MPs for Yellowhead, Vegreville, and Provencher about keeping the north route rather than the south one? Did you get mail or phone calls?

**Mr. Lawless:** This has prompted almost every person in Canada to write a letter or make a phone call. I cannot confirm that I got those phone calls, but I am sure I must have. I got them from everybody in Canada.

**Mr. Benjamin:** So the decision on the north route versus the south route was as much political as operational.

**Mr. Lawless:** It was made on the basis of the criteria I just outlined to you.

• 1135

**Mr. Casey (Cumberland—Colchester):** I would like to concentrate on the Halifax-Truro-Sydney run. On the day the cutbacks were announced, we were given a VIA Rail 1988 performance-by-route chart in a little blue binder. That gave us the information from which we could draw our own conclusions. The chart showed that the Halifax-Sydney run only recovered 17.9% of its cost and cost the Canadian people \$8.9 million in subsidy.

I figured that, based on 17.9% cost recovery, this meant that 5.5 people had to buy a ticket so that one person could take the train. I thought it was a reasonable decision to close a route with only 17.9% cost recovery. The paper you gave us today shows a cost recovery of 30%, with a loss of only \$4.3 million.

**Mr. Lawless:** We are again stuck with the fully allocated versus the avoidable cost. I want to make sure this committee understands that we are not trying to be cute here. We decided to give you some information. We have already indicated we will give you the other information that balances the fully allocated versus the avoidable costs. They are different, substantially different.

**Mr. Casey:** They both refer to recovery ratios. One is 17.9% and one is 30.1%.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Est-ce que vous et d'autres représentants de VIA Rail avez discuté de votre plan d'entreprise avec un comité du Cabinet, ou seulement avec le ministre des Transports?

**M. Lawless:** VIA, comme toute autre société de la Couronne, discute de son plan d'entreprise avec les adjoints principaux du Ministre puis directement avec le Ministre.

**M. Benjamin:** Les députés de Yellowhead, Vegreville et Provencher vous ont-ils demandé de garder le trajet du Nord plutôt que celui du Sud? Avez-vous reçu des lettres ou des appels téléphoniques?

**M. Lawless:** Cette affaire a incité presque tous les Canadiens à nous écrire ou appeler. Je ne peux véritablement confirmer avoir reçu les appels des personnes que vous mentionnez, mais j'en ai reçu de partout au Canada.

**M. Benjamin:** Donc, la décision de garder le trajet du Nord plutôt que celui du Sud a été prise pour des raisons politiques aussi bien qu'opérationnelles.

**M. Lawless:** Cette décision a été prise en tenant compte des critères que je viens de vous décrire.

**M. Casey (Cumberland—Colchester):** J'aimerais parler surtout du trajet entre Halifax, Truro et Sydney. Le jour où l'on a annoncé les coupures en question, on nous a remis un tableau donnant le rendement de chaque parcours de Via Rail pour 1988, le tout relié dans un petit cartable bleu. Ces renseignements devaient nous permettre de tirer nos propres conclusions. Le tableau indiquait que, pour le parcours Halifax-Sydney, on ne recouvrait que 17,9 p. 100 des coûts et qu'il en coûtait aux Canadiens 8,9 millions de dollars en subvention.

Avec un recouvrement des coûts de 17,9 p. 100, j'ai calculé qu'il fallait que 5,5 personnes achètent un billet pour qu'une personne puisse prendre le train. Il me semblait raisonnable de décider de fermer une ligne lorsque le recouvrement des coûts n'est que de 17,9 p. 100. Or, le document que vous nous avez remis aujourd'hui indique un recouvrement des coûts de 30 p. 100, et une perte de seulement 4,3 millions de dollars.

**M. Lawless:** Encore une fois, il est question d'une part des coûts intégralement répartis, et d'autre part des coûts évitables. Nous ne voulons pas faire les malins. Nous avons décidé de vous donner des renseignements. Nous avons déjà dit que nous allions vous donner d'autres renseignements vous permettant de comparer les coûts intégralement répartis et les coûts évitables, qui sont substantiellement différents les uns des autres.

**M. Casey:** Ils se reportent tous deux aux taux de recouvrement. L'un est de 17,9 p. 100, et l'autre de 30,1 p. 100.



*[Text]*

**Mr. Lawless:** That is right.

**Mr. Casey:** Which is right? Was there an \$8 million miscalculation or a \$4 million miscalculation?

**Mr. Lawless:** It is not a question of which is right. One uses one criterion and one uses the other. One is fully allocated, and the other is avoidable costs.

**The Chairman:** You are playing around with a fixed overhead between the two.

**Mr. Lawless:** Yes.

**Mr. Morin:** It is in the methodology paper.

**Mr. Roche:** It is in the methodology paper that was tabled with the committee. It explains the difference between the two.

**Mr. Lawless:** There is a breakdown of the excluded costs there.

**Mr. Morin:** The avoidable costs are those that would be eliminated if that particular train were eliminated. The fully allocated costs include those that we might call network costs. Some of those costs go beyond a specific train and would require that a number of trains be eliminated in order to eliminate the network so as to eliminate the rest of those fully allocated costs.

So when you talk about one specific train, it is useful to understand what is avoidable with that specific train. It is also necessary to understand that removing one specific train does not remove all of the full allocation of costs. So there are two sets of costs. They are both useful in different ways of looking at a train service.

**Mr. Angus:** Which is fairer?

**Mr. Morin:** They are both fair, depending on the way they are used.

**Mr. Angus:** Is it not fair to suggest that, given that you have not eliminated the total system, the only appropriate figures to use are the avoidable cost figures?

**Mr. Lawless:** The most important thing is that you understand the difference between avoidable costs and fully allocated. You can argue what is fairer. That is what is in the costs.

**Mr. Morin:** Let us use Calgary for an example.

**Mr. Casey:** Could we use Halifax?

**Mr. Morin:** It has one station used by one train. If you cancel that train, you cancel all the fully avoidable costs. So in that case, fully avoidable is an excellent set of costs to use. If there were two or more trains using that station, you could not use all of the avoidable costs as removal. Some of them would just increase with the use of the other trains.

*[Translation]*

**M. Lawless:** C'est exact.

**M. Casey:** Quel chiffre est le bon? L'erreur de calcul était-elle de 4 ou de 8 millions de dollars?

**M. Lawless:** Il ne s'agit pas de savoir lequel des calculs est le bon. Dans un cas, on utilise un critère, et dans le deuxième, un autre critère. Dans un cas, les coûts sont intégralement répartis, et dans l'autre, il s'agit de coûts évitables.

**Le président:** Mais dans les deux cas, il y a des frais généraux fixes.

**M. Lawless:** Oui.

**M. Morin:** C'est dans le document sur la méthodologie.

**M. Roche:** Cela se trouve dans le document sur la méthodologie qui a été déposé auprès du Comité. On y explique la différence entre les deux.

**M. Lawless:** Il y a également une répartition des coûts exclus.

**M. Morin:** Les coûts évitables sont ceux qui seraient éliminés si une ligne en particulier était éliminée. Les coûts intégralement répartis comprennent ce que nous pourrions appeler les coûts du réseau. Certains de ces coûts ne s'appliquent pas uniquement à un train spécifique, et pour éliminer le reste des coûts intégralement répartis, c'est-à-dire ceux du réseau, faudrait éliminer un certain nombre de trains.

Donc, lorsque vous parlez d'un train spécifique, il est utile de comprendre quels sont les coûts évitables qui y sont afférents. Il est également nécessaire de comprendre qu'en éliminant un train spécifique, on n'élimine pas nécessairement la pleine répartition des coûts. Il y a donc deux séries de coûts. Elles sont toutes deux utiles en ce sens qu'il s'agit de deux façons différentes d'analyser le service ferroviaire.

**M. Angus:** Laquelle est la plus juste?

**M. Morin:** Elles sont toutes les deux justes, selon la façon dont elles sont utilisées.

**M. Angus:** Étant donné que vous n'avez pas éliminé tout le réseau, ne serait-il pas juste de dire que les seules données qu'il convienne d'utiliser sont les données relatives aux coûts évitables?

**M. Lawless:** Le plus important, c'est que vous compreniez bien la différence entre les coûts évitables et les coûts intégralement répartis. Vous pouvez évidemment faire valoir qu'une méthode est plus juste que l'autre. Mais voilà ce que représentent ces coûts.

**M. Morin:** Prenons l'exemple de Calgary.

**M. Casey:** Pourquoi pas Halifax?

**M. Morin:** Il s'y trouve une gare utilisée par un train. Si vous éliminez ce train, vous éliminez tous les coûts évitables. Donc, dans un tel cas, la méthode des coûts évitables est excellente. Mais si plus d'un train utilisait cette gare, alors on ne pourrait pas supprimer tous les coûts évitables. Certains d'entre eux augmenteraient étant donné la présence d'autres trains.

[Texte]

**Mr. Angus:** That is right.

**Mr. Morin:** Does that help?

**Mr. Casey:** Just barely. It does not really help. I still do not understand this. It sounds to me as if you are using two sets of books. The point is, you have discontinued the line from Halifax to Sydney. Was the recovery ratio 30% or 17.9%?

**Mr. Lawless:** On a fully allocated basis, it is one; on an avoidable basis, it is another. You have to understand what is avoidable and what is not avoidable. Mr. Morin made the best explanation I could give on what we mean by that. Short of that, you have to take a course in costing methodology, which is one of the most damned complicated processes you would ever want to get involved in.

**Mr. Morin:** In this case, most of the avoidable costs would be avoidable.

• 1140

**Mr. Casey:** Why did we use this chart on the day the cuts were announced and this chart today? Why did we not use this chart when the cuts were announced?

**Mr. Lawless:** We identified what we were saying.

**Mr. Casey:** Well, they both say cost recovery as a percentage. They are both entitled the same. You value your credibility and I value my credibility as well. I made my decisions and based my position on this first chart, and now, just a few days later, we are getting another chart.

**Mr. Lawless:** That is because we are being asked questions such as: what would it mean if this train stopped? We are providing you with avoidable costs and with a fully allocated cost and the decisions are made with both of those fully up front.

**Mr. Casey:** On this first chart it says the subsidy was \$8.9 million and on this one it says the shortfall is \$4.3 million. If the subsidy is \$8.9 million how can you how can you say this is just a paper entry. The first chart says the subsidy is \$8.9 million.

**Mr. Morin:** It is looking at a train service using two different costing systems. If you use the directly avoidable, you get one set of costs. If you use the fully allocated, you get another set of costs. The user must determine which is the most appropriate.

In the case of Sydney, the fully allocated cost is most appropriate. That could change with any question you make relative to any specific train that is run.

[Traduction]

**M. Angus:** C'est exact.

**M. Morin:** Est-ce que cela vous aide?

**M. Casey:** A peine. Cela ne m'aide pas vraiment. Je ne comprends toujours pas. Il me semble que vous utilisez deux séries de méthodes comptables. Le fait est que vous avez interrompu le service entre Halifax et Sidney. Le taux de recouvrement était-il de 30 p. 100 ou de 17,9 p. 100?

**M. Lawless:** Si l'on utilise la méthode des coûts intégralement répartis, on obtient un pourcentage, et si l'on utilise la méthode des coûts évitables, on en obtient un autre. Vous devez comprendre ce qu'est un coût évitable et ce qui ne l'est pas. M. Morin a donné la meilleure explication possible. Il vous faudrait suivre un cours sur la méthodologie des coûts, et je ne sais pas si vous y tenez vraiment, tellement c'est compliqué.

**M. Morin:** Dans le cas qui nous occupe, la plupart des coûts évitables seraient évitables.

**M. Casey:** Pourquoi avoir utilisé un tableau le jour où l'on a annoncé les coupures et un autre aujourd'hui? Pourquoi ne pas avoir utilisé ce tableau-ci lorsque les coupures ont été annoncées?

**M. Lawless:** Nous les avons expliqués tous deux.

**M. Casey:** Les deux tableaux donnent un taux de recouvrement et portent le même titre. Vous tenez à votre crédibilité, et je tiens à la mienne. J'ai pris mes décisions à partir de ce qui se trouvait sur le premier tableau qu'on nous a remis, et maintenant, quelques jours plus tard, nous en recevons un autre.

**M. Lawless:** C'est parce qu'on nous a demandé, par exemple, ce qui arriverait si tel ou tel train était éliminé. Nous vous expliquons quels sont les coûts évitables et les coûts intégralement répartis et comment les décisions sont prises en pleine connaissance de cause.

**M. Casey:** Le premier tableau indique que la subvention s'élevait à 8,9 millions de dollars, et le deuxième indique un manque à gagner de 4,3 millions de dollars. Si la subvention est de 8,9 millions de dollars, comment pouvez-vous affirmer qu'il ne s'agit que d'une entrée comptable? Le premier tableau indique que la subvention s'élève à 8,9 millions de dollars.

**M. Morin:** On analyse le service ferroviaire selon deux méthodologies différentes. Si l'on utilise la méthode des coûts directement évitables, on obtient une série de chiffres. Si l'on utilise la méthode des coûts intégralement répartis, on obtient une autre série de chiffres. C'est à l'utilisateur de déterminer quelle méthodologie convient le mieux.

Dans le cas de Sydney, la méthode des coûts intégralement répartis convient le mieux. Mais ce n'est pas nécessairement la meilleure méthode pour toutes les lignes.



[Text]

**Mr. Casey:** Why did the government write a cheque to VIA for \$8.9 million?

**Mr. Morin:** As Mr. Lawless said, you get into the intricacies of costing. The arrangement with the government is a contract to deal with train-by-train operation. It deals with avoidable costs. It also deals with those costs which are fully allocated.

**Mr. Lawless:** This is not just a figment of our imagination. The National Transportation Agency is responsible for ensuring that the government will subsidize the appropriate costs against the service.

**Mr. Casey:** I am a simple man. It says here "shortfall, \$4.3 million" and the subsidy was \$8.9 million.

**Mr. Lawless:** That is on an avoidable cost basis versus a fully allocated cost basis. You will have to speak to the National Transportation Agency about what is the appropriate cost for subsidy payment. They determine what that is, and often take a position opposite that of the railway seeking payment. Most of our discussions and difficulties with the National Transportation Agency are about interpretations and what you apply for a subsidy. We did not invent this system.

**Mr. Casey:** Who invented it?

**Mr. Lawless:** With respect to how subsidies are paid, we referred earlier to a legislative process called R-6313. This is the method the government uses for paying subsidies to the railways when they determine that there is an imposed public duty.

The National Transportation Agency monitors that, determines what is a correct cost and what is not a correct cost, and we are paid accordingly. However, very often we are not paid the amount we apply for.

**Mr. Casey:** Are there other systems that could come up with a percentage other than these two percentages?

**Mr. Lawless:** We now have a negotiated arrangement based on an agreement which allows the railways to receive what they negotiated from VIA, as opposed to an imposed costing system under the R-6313 arrangement which everybody always felt was "gouging".

**Mr. Casey:** According to some of these percentages, the Halifax-Sydney run had better cost recoveries than some of the corridor services.

**Mr. Lawless:** In some instances that is true, and those are the trade-offs we were facing during this difficult process. If we only kept the runs that had the best cost recovery, you would not have a transcontinental service and you would not have a hell of a lot of other services that are now operating.

[Translation]

**M. Casey:** Pourquoi le gouvernement a-t-il remis un chèque de 8,9 millions de dollars à Via?

**M. Morin:** Comme M. Lawless l'a dit, la méthodologie des coûts est une affaire très complexe. Nous avons un contrat avec le gouvernement pour l'exploitation individuelle de chaque train, et ce contrat tient compte des coûts évitables et également des coûts qui sont intégralement répartis.

**M. Lawless:** Nous ne l'avons pas inventé de toute pièce. L'Office national des transports est chargé de veiller à ce que le gouvernement subventionne le service de façon appropriée.

**M. Casey:** Je ne suis pas un spécialiste. Mais on parle ici d'un manque à gagner de 4,3 millions de dollars, et la subvention s'élevait à 8,9 millions de dollars.

**M. Lawless:** Dans un cas, on utilise la méthode des coûts évitables, et dans l'autre, la méthode des coûts intégralement répartis. Il faudrait que vous parliez à l'Office national des transports pour savoir comment il détermine le paiement des subventions. Souvent, la position de l'office est à l'opposé de celle du chemin de fer qui demande la subvention. La plupart du temps, nos discussions et les problèmes que nous avons avec l'Office national des transports portent sur des questions d'interprétation dans le calcul d'une subvention. Ce n'est pas nous qui avons inventé ce système.

**M. Casey:** Qui l'a inventé?

**M. Lawless:** Pour ce qui est de la façon dont les subventions sont versées, je répète que c'est l'ordonnance R-6313 qui est l'instrument législatif auquel a recours le gouvernement pour payer les subventions au chemin de fer, lorsqu'il détermine qu'il y a responsabilité publique.

C'est l'Office national des transports qui détermine ensuite ce qui est un coût acceptable et ce qui ne l'est pas, et nous, nous recevons un paiement selon ce qui a été décidé. Mais, il arrive très souvent que nous ne recevions pas le montant que nous avons demandé.

**M. Casey:** Existe-t-il d'autres méthodes permettant d'arriver à un pourcentage autre que ces deux-là?

**M. Lawless:** Nous avons établi une entente avec les chemins de fer qui leur permet de recevoir ce qu'ils ont négocié avec Via; cela nous semble préférable au système d'établissement des coûts imposé par l'ordonnance R-6313 qui était, du point de vue de Via, une véritable escroquerie.

**M. Casey:** D'après certains de ces pourcentages, on recouvrait mieux les coûts sur la ligne Halifax-Sidney que dans certains autres corridors.

**M. Lawless:** C'est vrai dans certains cas, et c'est justement ce genre de compromis que nous avons dû faire. Si nous ne gardions que les parcours où les coûts sont les plus facilement recouverts, vous n'auriez pas de ligne transcontinentale et vous n'auriez pas non plus toutes les nombreuses autres lignes que nous exploitons actuellement.



[Texte]

[Traduction]

• 1145

I have tried to indicate to you as clearly as I could the criteria we used in going through this process. There were some winners and there were some losers.

**The Chairman:** Atlantic Canada was a hell of a lot more a loser ratio-wise in the use of the passenger train than any other region of Canada. Is that not correct?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, there are more regional services down there, and you would have to make that trade-off against the preservation of the national network.

**Mr. Casey:** But can you give me a simple ratio of how you divide the cost between CN and VIA between Truro and Sydney? Both CN and VIA use the rail line. What percentage of the rail costs is attributed to VIA, what percentage to CN?

**Mr. Lawless:** In whose calculation, the railway's, VIA's, or the National Transportation Agency's?

**Mr. Casey:** Can you give me a rough percentage? Is it 50%-50%, 30%-70%?

**Mr. Lawless:** It is based on usage. I do not know about that particular line, but a large part of it in most cases is freight usage.

**Mr. Casey:** Could you get me that?

**Mr. Morin:** We do not have that. VIA does not have that information.

**Mr. Angus:** Ask him this afternoon.

**Mr. Casey:** Is there somebody in CN we could ask the question of?

**The Chairman:** He is coming back with CN this afternoon.

**Mr. Casey:** Could you ask him that? I will not be here.

**Mr. Lawless:** I would refer the question back to my statement that VIA has a negotiated contract with Canadian National, and it is not just for that line or this line, it is based on all the services VIA said they want to operate, with schedules and all the other things that take place.

**The Chairman:** I will take your questions, Mr. Casey, because I could have some of the same questions with another line in Nova Scotia, which we may or may not come to. But thank you very much; I am glad you opened that up. It does show you the mysteries of accounting in the railways.

**Mr. Morin:** Mr. Chairman, rather than let something go on the record that we do not believe is true, the hon. member just said there were routes in the corridor that

J'ai essayé de vous exposer aussi clairement que possible les critères sur lesquels nous nous sommes fondés. Évidemment, il y a eu des gagnants et des perdants.

**Le président:** On peut dire que c'est dans la région de l'Atlantique que le service passagers était le plus perdant, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Monsieur le président, il existe dans cette région davantage de services régionaux, et c'est ce dont il faut tenir compte si l'on veut assurer le maintien du réseau national.

**M. Casey:** Mais pouvez-vous m'expliquer en termes simples comment vous répartissez les coûts de la liaison Truro-Sydney entre le CN et VIA? Le CN comme VIA utilisent ce parcours. Par conséquent, quel pourcentage des frais ferroviaires attribue-t-on à VIA et quel pourcentage au CN?

**M. Lawless:** Selon les calculs du CN, de VIA ou de l'Office national des transports?

**M. Casey:** Pouvez-vous me donner un pourcentage approximatif comme 50-50% ou 30-70%?

**M. Lawless:** Les coûts sont répartis en fonction de l'utilisation que fait chaque société de la liaison. Je ne sais pas vraiment ce qu'il en est dans ce cas-ci en particulier, mais la plupart de ces liaisons servent surtout au transport des marchandises.

**M. Casey:** Pourriez-vous m'obtenir ce renseignement?

**M. Morin:** VIA n'a pas ce renseignement.

**M. Angus:** Posez-lui la question cet après-midi.

**M. Casey:** Y a-t-il quelqu'un au CN qui pourrait nous renseigner là-dessus?

**Le président:** Le témoin reviendra avec le CN cet après-midi.

**M. Casey:** Pourriez-vous lui poser cette question puisque je serai absent cet après-midi?

**M. Lawless:** Je vous renvoie à ma déclaration. VIA a négocié un contrat avec le Canadien National qui couvre non seulement cette liaison, mais aussi toutes celles que VIA veut exploiter compte tenu des horaires proposés, notamment.

**Le président:** Je veillerai à obtenir une réponse à vos questions, monsieur Casey, parce que je demanderai sans doute les mêmes renseignements au sujet d'une autre liaison en Nouvelle-Écosse dont nous n'aurons peut-être pas le temps de discuter ce matin. Je vous remercie beaucoup d'avoir soulevé la question. Elle fait ressortir la complexité de la méthode comptable utilisée par les sociétés ferroviaires.

**M. Morin:** Monsieur le président, j'aimerais corriger pour le compte rendu l'impression fautive laissée par le député: il prétend que certaines liaisons du corridor sont

[Text]

require greater subsidy than the Halifax-Sydney route. That is just not—

**The Chairman:** No, he said greater recovery.

**Mr. Morin:** In either case, with either set of terminology, it is not a fact.

**Mr. Casey:** What books do you use?

**Mr. Morin:** No, either set.

**Mr. Casey:** Well, if you use one from one and one from the other—

**Mr. Morin:** No. Believe me, that is not the case.

**The Chairman:** That is the argument on the facts and figures. Certainly when you get into costing methodology, Mr. Casey and Mr. Morin, as we well know, it is a very complicated mystery.

**Mr. Morin:** Mr. Chairman, no matter which set of costs you use, the statement is still not correct.

**The Chairman:** But the statement generally is that in terms of passenger service, Atlantic Canada and the regions were cut heavier than any other region in Canada.

**Mr. Lawless:** Yes, it is a different statement.

**The Chairman:** A different statement, but as correct.

**Mr. Lawless:** Correct.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lawless. I love your answers, sometimes.

**Mr. Casey:** Point of order.

**The Chairman:** Why?

**Mr. Casey:** He said I was wrong. I just want to prove I am right.

**A witness:** I would love to hear it.

**The Chairman:** Try.

**Mr. Casey:** Halifax to Sydney on this chart is 30.1% cost-recovery. Corridor service, first one, Montreal to Quebec, 28%. . . well, there is a good one right there, 28.4%. So this one says Halifax-Sydney has more recovery than this one—

**Mr. Morin:** You are comparing apples and oranges.

**Mr. Casey:** —and that is exactly what I said.

**Mr. Morin:** No, if you use either set of cost figures, use fully allocated against fully allocated, use a variable against a variable, in no case will you find one—

**Mr. Casey:** I do not argue with that, but I just said—

[Translation]

plus subventionnées que la liaison Halifax-Sydney. Ce n'est pas le cas.

**Le président:** Il a plutôt dit qu'il était plus facile d'y recouvrer les coûts.

**M. Morin:** Cela ne change rien au fait que c'est faux.

**M. Casey:** Tout dépend des données sur lesquelles on se fonde.

**M. Morin:** Non, cela n'y change rien.

**M. Casey:** Mais si l'on combine un ensemble de données à un autre. . .

**M. Morin:** Je vous prie de me croire que ce n'est pas le cas.

**Le président:** On pourrait débattre longuement les faits et les chiffres. Vous savez très bien, messieurs Casey et Morin, que la méthode d'établissement des coûts est très complexe.

**M. Morin:** Monsieur le président, quels que soient les chiffres dont on se serve, le député a tort.

**Le président:** Ce que l'on a voulu dire, c'est qu'on a réduit davantage le transport ferroviaire voyageurs dans la région de l'Atlantique.

**M. Lawless:** D'accord, mais ce n'est pas ce qu'on a dit.

**Le président:** Ce n'est peut-être pas ce qu'on a dit, mais c'est exact.

**M. Lawless:** C'est exact.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Lawless. Vous êtes vraiment maître dans l'art de répondre aux questions.

**M. Casey:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** Pourquoi?

**M. Casey:** Le témoin dit que j'ai tort, mais je veux lui prouver que j'ai raison.

**Un témoin:** J'aimerais bien voir comment vous vous y prendrez.

**Le président:** Allez-y.

**M. Casey:** Selon ce tableau, le ratio de recouvrement des coûts est de 30,1 p. 100 pour la liaison Halifax-Sydney. Pour la liaison Montréal-Québec, le premier service-corridor, le ratio est de 28,4 p. 100. Donc, d'après ce tableau-ci; le ratio de recouvrement des coûts est plus élevé dans le cas de la liaison Halifax-Sydney. . .

**M. Morin:** Vous comparez des choux et des raves.

**M. Casey:** . . . comme je me suis évertué à vous expliquer.

**M. Morin:** Non, il faut utiliser l'une ou l'autre des méthodes: mais que vous compariez des coûts intégralement répartis ou d'autres variables, vous n'arriverez jamais à cette conclusion.

**M. Casey:** Je ne le conteste pas, mais tout ce que j'ai dit. . .



[Texte]

**The Chairman:** Okay, we got your point. You can use the charts we have and are going to get to have this type of confusion.

**Mr. Walker (Winnipeg—North Centre):** I would like to pursue with the witness the question of conflict of interest in settling the future of VIA Rail. Again, to reiterate what our lead critic said, this is not a personal comment, this is a comment on the structures that have been set up. I would just like to go over a few facts with you.

First of all, in the presentation of your information you said the payments by VIA to CN were \$97 million out of a total cost of \$736 million for VIA. Would it not be more accurate to talk in terms of the operational costs and not just operations and capital? Does that not deflate the real cost of CN?

**Mr. Lawless:** Under the operational costs, the payments to CN from VIA are about \$54 million.

**Mr. Walker:** Out of what?

**Mr. Lawless:** It is \$54 million out of \$641 million, I guess.

**Mr. Walker:** What is the other \$40 million for?

• 1150

**Mr. Lawless:** You are talking about the other services that are not operating the trains themselves. Major maintenance is the major difference.

**Mr. Roche:** Major maintenance is a significant part of the other money that is no longer included in the operating agreement. It was set aside and paid for separately.

**Mr. Walker:** Which part of the budget does the cost of fuses, the parts supplied and so forth fit in?

**Mr. Roche:** We no longer have any of our parts actually supplied by CN. We have taken over the inventories from CN. So we have our own materials management, our own materials purchasing.

**Mr. Walker:** Mr. Lawless, what would you say has been the contribution to revenues by VIA to CN over the last decade?

**Mr. Lawless:** I can remember six, seven, maybe ten years ago that Canadian National charged VIA under the R6313 costing order. . . I think the highest it ever had was \$330 million. That would be against a total revenue for Canadian National of \$3 billion plus.

**Mr. Walker:** You must know roughly the volumes. I am not interested against what. I am just interested in the volumes.

**Mr. Lawless:** I think it would be totally wrong for you to go down that road without a clarification from me.

[Traduction]

**Le président:** C'est bon, vous vous êtes fait comprendre. Les tableaux de ce genre ne peuvent que susciter la confusion.

**M. Walker (Winnipeg-Nord-Centre):** J'aimerais discuter avec le témoin de la question des conflits d'intérêts. Comme notre critique l'a déjà dit, ce qui est mis en cause ce ne sont pas des personnes, mais les structures qui ont été établies. J'aimerais vous soumettre quelques faits.

Premièrement, vous avez affirmé que les paiements versés par VIA au CN représentaient 97 millions de dollars sur des dépenses totales de 736 millions de dollars. Ne serait-il pas plus exact de parler de frais d'exploitation uniquement, plutôt que d'exploitation et de dépenses d'investissement, puisqu'on sous-estime alors les coûts réels du CN, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Les paiements versés par VIA au CN au titre des frais d'exploitation s'élèvent à environ 54 millions de dollars.

**M. Walker:** Sur un total de combien?

**M. Lawless:** Sauf erreur, 54 millions sur 641 millions de dollars.

**M. Walker:** À quoi sont affectés les autres 40 millions de dollars?

**M. Lawless:** Vous parlez des services qui ne relèvent pas à proprement parler de l'exploitation des trains? La différence est essentiellement due aux gros travaux de maintenance.

**M. Roche:** Les gros travaux de maintenance comptent pour une bonne part des sommes qui ne sont plus incluses dans l'accord touchant l'exploitation. Ces frais sont défrayés séparément.

**M. Walker:** À quel poste du budget attribue-t-on le coût des fusibles et des pièces de rechange, par exemple?

**M. Roche:** Le CN ne nous fournit plus de pièces de rechange. Le CN nous a transmis ses stocks. Nous gérons et nous achetons maintenant nous-mêmes notre matériel.

**M. Walker:** Monsieur Lawless, au cours de la dernière décennie, quelle proportion des revenus du CN lui sont venus de VIA?

**M. Lawless:** Je me souviens qu'il y a six, sept et peut-être même dix ans, le Canadien National n'a jamais facturé à VIA plus de 330 millions de dollars en vertu de l'ordonnance sur les coûts R-6313. Les revenus totaux du Canadien National étaient alors plus de 3 milliards de dollars.

**M. Walker:** Je voudrais que vous me donniez des proportions, si approximatives soient-elles. Je ne veux pas savoir quels étaient les revenus totaux du CN.

**M. Lawless:** Vous auriez tort de ne pas tenir compte de ce que je vais vous dire. En vertu de l'ordonnance R-6313,



## [Text]

Canadian National had a much higher number charged to VIA over this process through the R6313 costing order. However, that was before crews were transferred to VIA, that was when CN was doing all the maintenance for VIA, and that was when virtually everything was being done for VIA except the marketing job. So it is important that you understand the difference between what was and what is. Too often, Mr. Chairman, statements are made and this is ignored.

**Mr. Walker:** Can I continue now after the lecture?

**The Chairman:** He was quite correct in giving the history to answer your question.

**Mr. Walker:** What would be the volumes that you would estimate? Let me ask the question again.

**Mr. Lawless:** Over the years?

**Mr. Walker:** Yes.

**Mr. Lawless:** I cannot estimate them. What I would like to do is get the annual reports. All you have to do is take 10 of them. They indicate what VIA paid us.

**Mr. Walker:** Would you consider VIA to be one of your top five customers from a CN president's point of view?

**Mr. Lawless:** It all depends whether you assume that it is profit oriented, revenue oriented or. . .

**Mr. Walker:** We will take the revenue question, because I do not want to get into your profits. That is very hard to figure out.

**Mr. Lawless:** Revenue oriented, it is certainly not one of the top ones. It was up there at that level before. It is not now.

**Mr. Walker:** From a VIA point of view, CN would at the same time be one of its biggest suppliers of goods and services, would it not?

**Mr. Lawless:** I doubt it.

**Mr. Walker:** I would think so at a cheque of \$98 million. Who else gets more than \$97 million from—

**Mr. Lawless:** I would have to go through all of the purchasing arrangements—

**Mr. Walker:** Do you seriously think they are someone else's?

**Mr. Lawless:** —that VIA makes. As I said, we know that it is about \$54 million operating costs at the moment. If you add everything, it is some \$90 odd million and going down.

**Mr. Morin:** The cost of material for equipment maintenance is probably a larger number.

**Mr. Walker:** Is that from multiple suppliers?

**Mr. Morin:** Yes.

**Mr. Walker:** The biggest single source supplier of VIA is CN in terms of cheques written out every month and so forth.

## [Translation]

le Canadien National a déjà facturé bien davantage à VIA. C'était cependant avant le transfert des équipes à VIA, quand le CN s'occupait de toute la maintenance et d'à peu près tout, sauf la mise en marché. Il faut bien comprendre ce qui a changé. On n'en tient pas suffisamment compte, monsieur le président.

**M. Walker:** Avez-vous terminé votre sermon?

**Le président:** Mais il avait raison de vous donner toutes ces explications.

**M. Walker:** Puis-je vous demander encore une fois quels sont les chiffres approximatifs?

**M. Lawless:** Pour les dix années?

**M. Walker:** Oui.

**M. Lawless:** Je l'ignore. Il faudrait consulter les rapports annuels. Les rapports des dix dernières années indiqueront ce que nous a versé VIA.

**M. Walker:** À titre de président du CN, diriez-vous que VIA est l'un de vos cinq meilleurs clients?

**M. Lawless:** Tout dépend si l'on considère le profit, les revenus ou quelque autre critère.

**M. Walker:** Tenons-nous en aux revenus, parce qu'il serait beaucoup plus difficile d'établir vos profits.

**M. Lawless:** VIA n'est certainement pas l'un de nos meilleurs clients pour ce qui est des revenus. Il l'a déjà été, mais ce n'est plus le cas.

**M. Walker:** Mais le CN est un des plus grands fournisseurs de biens et de services de VIA, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** J'en doute.

**M. Walker:** Je le pense, compte tenu du fait que VIA lui verse 98 millions de dollars. Qui d'autre reçoit plus de 97 millions de dollars de. . .

**M. Lawless:** Il faudrait que j'étudie toutes les commandes de VIA.

**M. Walker:** Pensez-vous vraiment avoir un meilleur client?

**M. Lawless:** Je répète que cela représente environ 54 millions de dollars en frais d'exploitation. Tout compris, le total atteint environ 90 millions de dollars, mais il est en train de diminuer.

**M. Morin:** Le coût des matériaux pour la maintenance est sans doute plus élevé.

**M. Walker:** Y a-t-il plusieurs fournisseurs?

**M. Morin:** Oui.

**M. Walker:** Si l'on se fonde sur les chèques émis chaque mois, le CN constitue le principal fournisseur de VIA.

[Texte]

**Mr. Lawless:** Probably.

**Mr. Walker:** Do you, as president, still submit a five-year capital and current budget for CN to the Minister of Transport?

**Mr. Lawless:** Yes.

**Mr. Walker:** You just did the same thing for VIA.

**Mr. Lawless:** That is right.

**Mr. Walker:** When the Minister of Transport makes his decision on the future of VIA and the future of CN, he is in fact dealing from the same capital budget if he has to call upon it within Transport Canada if CN needs money for any reason.

**Mr. Lawless:** CN never needs any money. It has not needed any money since it was recapitalized in 1978. So all the minister does for CN is approve the capital budget, but he does not pay any money. We at Canadian National have to borrow money on the open market like any firm, any company, so there is no relationship at all between the capital budget of CN and the capital budget of VIA.

• 1155

**Mr. Walker:** Looking at this from a distance, do you find it difficult for the average VIA passenger to find a credibility problem with having the president of VIA's largest supplier in fact now the president of VIA and being responsible for the development of these plans, when in fact there is some very basic conflict of interest in terms of development strategies?

**Mr. Lawless:** I do not agree with the premise that there is a basic conflict of interest problem there. I do not think the average passenger gives a damn who is running the company as long as he can get on a train and is served the way he should be. That is the way it should be, I think.

**Mr. Walker:** I would beg to differ. Perhaps if you read some of the mail and listened to some of those phone calls you talked about getting, you would have a better sense of what is going on.

**Mr. Lawless:** Well, Mr. Chairman, I—

**Mr. Walker:** On a completely different issue—

**Mr. Lawless:** —I want the hon. member to know I read all my mail, I get all the phone calls, and I have not had very many about conflict of interest. I have an awful lot about whether the service is good, and whether the cuts are appropriate or not.

**Mr. Walker:** On an unrelated matter dealing with specific service, dealing with the rerouting of the Transcontinental through the northern route, both through Vancouver-Edmonton and on to Winnipeg, and on through northwestern Ontario, you stated in one section of your presentation—which I agree with entirely—that you wanted to have a tourist service leaving Vancouver, and you wanted at the same time to continue

[Traduction]

**M. Lawless:** Probablement.

**M. Walker:** Soumettez-vous toujours au ministre des Transports des budgets quinquennaux et annuels d'investissements pour le CN?

**M. Lawless:** Oui.

**M. Walker:** Vous venez de faire la même chose pour VIA.

**M. Lawless:** C'est juste.

**M. Walker:** Lorsque le ministre des Transports décide de l'avenir de VIA et du CN, il puisse dans le même budget d'investissement, car c'est de ce budget qu'il tirerait les fonds dont le CN pourrait avoir besoin.

**M. Lawless:** Le CN n'a jamais besoin qu'on lui avance des fonds. Cela ne s'est pas produit depuis la recapitalisation de 1978. Le ministre ne fait donc qu'approuver le budget d'investissement du CN, mais n'a pas à lui verser des fonds. Le Canadien National doit emprunter de l'argent sur les marchés de capitaux comme toute autre entreprise. Il n'y a donc aucun lien entre le budget d'immobilisations du CN et celui de VIA.

**M. Walker:** Avec un peu de recul, n'estimez-vous pas que le voyageur-type de VIA a de bonnes raisons de croire qu'il y a conflit d'intérêts quand le président de VIA est le même que le président de son plus grand fournisseur? Les stratégies de mise en valeur de ces deux sociétés sont bien différentes.

**M. Lawless:** Je ne pense pas qu'il y ait conflit d'intérêts. Quant au voyageur-type, tout ce qui l'intéresse, ce n'est pas de savoir qui gère la société, mais s'il est bien servi. Et c'est tout à fait normal.

**M. Walker:** Permettez-moi d'être d'un autre avis. Si vous lisiez vraiment les lettres qui vous sont envoyées, et si vous écoutiez vraiment les propos que vous tiennent ceux qui vous téléphonent, vous sauriez mieux à quoi vous en tenir.

**M. Lawless:** Monsieur le président, . . .

**M. Walker:** Pour changer de sujet. . .

**M. Lawless:** . . . le député saura que je prête attention aux lettres et aux appels qui me sont transmis, et que bien peu de gens s'inquiètent d'un prétendu conflit d'intérêts. On me parle surtout de la qualité du service et du bien-fondé de la suppression de certaines liaisons.

**M. Walker:** J'aimerais maintenant discuter d'un tout autre sujet qui porte cependant sur le service. Il s'agit de la décision qui a été prise de faire passer désormais le transcontinental par le Nord, soit par le parcours Vancouver-Edmonton-Winnipeg, qui passe ensuite par le nord-ouest de l'Ontario. Vous avez affirmé, ce avec quoi je suis totalement d'accord, qu'il fallait préserver à l'intention des touristes une liaison ayant comme point de



[Text]

eastward. You want daylight from Vancouver through the Rockies, which puts you through northwestern Ontario at a very difficult time of day. Also if you break down the remote services, the Winnipeg-Capreol and Winnipeg-White River services, you find a lot of the usage is summertime, related to the cottagers in northwestern Ontario.

One of the problems VIA had in the past was trying to do too many things at one time. I am just wondering how do you combine maintaining a daytime service in the west coast through the Rockies with a service that is appropriate for northwestern Ontario cottagers and people who have to use this service on a remote basis.

**Mr. Lawless:** That is one of the most difficult things you have to deal with when you are running a transcontinental train. You cannot be everywhere when everybody wants it, unless you want to stop the train. If we are going to run a transcontinental train we must run it in the interest of the totality of the ridership. Maybe Mr. Morin would like to speak on the scheduling situation.

**Mr. Morin:** One of the things that is being looked at now is the rescheduling of the western transcontinental service. We expect we will going back to an overnight service between Toronto and Sudbury, which the Sudbury people have wanted in the past, and we are able to go back to that.

This will in fact allow you to serve much of northern Ontario west of Capreol during the daylight hours. On the schedule right through to the west, Mr. Chairman, in fact we will be scheduling a train to go through the Rockies with the maximum amount of daylight possible. By leaving Toronto in the evening it allows that to happen.

**Mr. Walker:** And the return trip? This is important because, you know, you get a lot of good PR by saying you have a transcontinental, and then you sort of just slip through all the different things you are trying to accomplish. I want to know in a more precise way how you service coming back?

**Mr. Morin:** Mr. Walker, again we are looking at servicing that to the greatest amount possible coming eastbound during daylight hours, and we anticipate we will likely have. . . I have not seen the latest schedule, but the intention is that we will have an overnight service down into Toronto from Sudbury.

**Mr. Walker:** What is the future of the stations you are now abandoning in these different communities? Since you spent a lot of capital acquiring them from CN, what are you going to do with them now?

**Mr. Lawless:** There will be individual decisions made on the various stations. As you know, there is now a new heritage bill that was passed by the government recently, and those that are designated as heritage stations will have to relate to that bill. There will be a lot of redundant stations, though, and as has been our practice in the past

[Translation]

départ Vancouver. Vous avez décidé qu'il valait mieux voyager de jour entre Vancouver et les Rocheuses, ce qui signifie que le transcontinental traverse le nord-ouest de l'Ontario à une heure pas très commode. Quant aux liaisons à destination de régions éloignées, comme celles de Winnipeg-Capreol et Winnipeg-White River, elles desservent surtout, en été, les propriétaires de chalets du nord-ouest de l'Ontario.

Dans le passé, VIA a toujours cherché à faire trop de choses à la fois. Comment pouvez-vous assurer une liaison de jour entre Vancouver et les Rocheuses, et conserver également une liaison qui répondra aux besoins des propriétaires de chalets du nord-ouest de l'Ontario et à ceux des habitants de ces régions éloignées?

**M. Lawless:** C'est ce qui est le plus difficile à faire lorsqu'on veut exploiter un transcontinental. À moins d'arrêter le train, on ne peut pas arriver toujours au bon moment à chaque endroit. Il faut tenir compte des intérêts de toute la clientèle. M. Morin peut peut-être vous en dire un peu plus long au sujet des horaires.

**M. Morin:** On songe pour l'instant à modifier l'horaire du transcontinental en direction de l'Ouest. Nous pensons revenir à une liaison de nuit entre Toronto et Sudbury, ce qui ne déplaisait pas dans le passé aux résidents de Sudbury.

Une bonne partie du nord de l'Ontario, à l'ouest de Capreol, sera ainsi desservie pendant le jour. Nous allons essayer d'établir l'horaire pour que le train traverse la majeure partie des Rocheuses pendant le jour. Cela sera possible, s'il quitte Toronto en soirée.

**M. Walker:** Qu'en est-il du voyage de retour? C'est important, car c'est bien beau et sans doute populaire de dire qu'on offre un transcontinental, mais ça ne suffit pas. J'aimerais savoir quel sera l'horaire de retour?

**M. Morin:** Monsieur Walker, nous allons nous efforcer encore une fois d'établir un horaire qui permettra aux voyageurs de traverser la majeure partie des Rocheuses durant le jour. Je n'ai pas vu l'horaire le plus récent qui ait été proposé, mais nous comptons assurer la liaison Toronto-Sudbury pendant la nuit.

**M. Walker:** Qu'advient-il des gares qui seront abandonnées ici et là? Maintenant que vous avez dépensé autant d'argent pour les acheter du CN, qu'allez-vous en faire?

**M. Lawless:** Chaque cas sera étudié en particulier. Comme vous le savez, le gouvernement a adopté une Loi sur le patrimoine, et il nous faudra respecter cette loi en ce qui touche les gares patrimoniales. Beaucoup de gares deviendront inutiles, et comme nous l'avons toujours fait, nous verrons si, dans l'ordre que je vous donne, les



## [Texte]

we will deal with the individual communities, the provinces and others, who might be interested, in that priority.

**Mr. Walker:** So after the Government of Canada paid CN to build them, CN sells them to VIA, and now the Government of Canada might end up getting them back.

• 1200

**M. Charles A. Langlois (député de Manicouagan):** Monsieur Lawless, si vous étiez chef de la direction d'une entreprise privée et que vos actionnaires vous disaient un beau jour qu'ils ne peuvent plus trouver 650 millions de dollars par année pour continuer à faire fonctionner le type d'entreprise que vous dirigez et que vous devez absolument, si vous voulez rester en affaires, réduire vos coûts de fonctionnement et vous adapter aux conditions du marché et au niveau de revenu de votre entreprise, est-ce que vous effectueriez ce travail autrement que vous l'avez fait pour le compte de VIA Rail?

**Mr. Lawless:** I do not have the luxury of operating a private company. By mandate, we are operating a Crown corporation that is owned by the Canadian government. They are the sole shareholder. We have to stay within the framework of the mandate that has been given to us by the shareholder. I have no real opinion that I would like to share at this time on that situation, whether it would do something different if it was a private company.

I know one thing: I would not want to lose money if I owned the company.

**Mr. Langlois:** Mr. Lawless, as responsible people what kinds of safeguards can we put in place within the next few months in order to prevent the same type of situation from happening again 10 or 15 years down the road with rail passenger service in Canada?

You have been advised by the government that 5 years from now you are going to be getting approximately \$250 million a year from the government. My concern is that 15 years from now we may be back at \$600 million or \$700 million in direct government contributions to the operating costs of the company—and I want to emphasize the operating costs—and then another set of people, maybe after different people have run VIA Rail, would down-size and cut expenses again.

In your opinion—and I would like you to share your thoughts with the committee—what can be done to prevent such a thing from happening in the future?

**Mr. Lawless:** I guess I should quickly refer to the last two years of the plan. We are not at \$250 million; we are at \$350 million. That is a major step forward, which has the effect of guaranteeing this process will go on longer.

I can only assure the committee, based on the mandate we have and the recommendations we have made, that we are going to do our best to continue to operate a first-class passenger service in Canada. I have absolutely no doubt that it can go on well beyond the five years with this

## [Traduction]

municipalités, les provinces ou d'autres parties n'aimeraient pas les acquérir.

**M. Walker:** Le gouvernement du Canada risque donc de se retrouver avec des gares qu'il avait au départ payé le CN pour construire, mais que celui-ci a vendues à VIA.

**Mr. Charles A. Langlois (member for Manicouagan):** Mr. Lawless, if you were the head of a private corporation and if your shareholders told you that they could no longer come up with the \$650 million that it takes to operate your business, would you, in order to survive, reduce your operating costs, stay within your budget and adjust to the conditions of the market the same way as you have done as President of VIA Rail?

**M. Lawless:** Je ne dirige pas une entreprise privée. On m'a confié le mandat de diriger une société d'État dont l'unique actionnaire est le gouvernement du Canada. Je dois me conformer à ce mandat. Pour l'instant, je ne sais pas comment j'agis si je dirigeais une entreprise privée.

Tout ce que je sais, c'est que je ne voudrais pas perdre de l'argent si j'en étais propriétaire.

**M. Langlois:** Monsieur Lawless, quelles précautions devons-nous prendre au cours des mois prochains pour nous assurer que ce qui se passe actuellement dans le domaine du transport ferroviaire voyageur ne se reproduira pas dans 10 ou 15 ans?

Le gouvernement s'est engagé à vous fournir dans cinq ans environ 250 millions de dollars par année. Je crains que, dans 15 ans, le gouvernement doive verser de 600 à 700 millions de dollars en subventions d'exploitation—et j'insiste là-dessus—à Via Rail et que d'autres administrateurs, soucieux de réduire les frais, décident par conséquent de supprimer de nouvelles liaisons.

À votre avis, comment peut-on prévenir une situation semblable?

**M. Lawless:** Je vais revenir brièvement sur les deux dernières années du plan. On alloue non pas 250, mais 350 millions de dollars. C'est une augmentation importante qui devrait nous permettre d'assurer le service pendant plus longtemps.

Compte tenu du mandat qui nous est confié et des recommandations que nous avons formulées, tout ce que je peux assurer au comité, c'est que nous ferons de notre mieux pour offrir un service voyageur de qualité au Canada. Je suis convaincu que nous pourrons le faire au-

[Text]

framework that we are facing. We will just have to run it like we do any other business: to the best of our ability, with good management in place, knowing that the government has decided to fund VIA to that extent, at least for five years. Another decision is going to have to be made later on, but I do not foresee that we will be facing up to either going out of business or staying in business, at least in that timeframe. I think it can go much beyond that.

But there are other decisions ahead of us, such as are we going to have a high-speed passenger train between the Toronto-Montreal or Windsor-Quebec corridor in the seven or eight years that are out there? I suspect we will. I suspect we should. It is something the country should and will have.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Mr. Lawless, you said that you have read your mail and you return your calls, etc. What is your response to the employee or to the passenger who has heard things like this, for instance? I think it was called a heater coupling device, or some kind of device. It is about the size of a pencil; it is a little rounder. They say they go through these pieces frequently on the VIA Rail passenger service. If they had to buy that part directly from Bombardier, it would cost them something like two bucks and change; but to have to buy it from CN, it costs them upwards of \$48. How do you respond to things like that?

• 1205

**Mr. Lawless:** I would say that whoever is making that decision at VIA is a damn fool.

**Mr. Fontana:** If you wrote the invoice, then you are the fool.

**Mr. Lawless:** I am sorry, Mr. Chairman, I did not hear the remark from over there.

**An hon. member:** Withdraw it.

**Mr. Fontana:** We will show you the invoice.

**Mr. Lawless:** And what else?

**Mr. Fontana:** You said that the person at VIA is the fool. So somebody who approved the payment of \$48 would be a fool. Would you agree?

**Mr. Lawless:** That is not quite what you said, but that is okay.

**Mr. Fontana:** You elaborated. So did I.

**The Chairman:** Mr. Keyes has the floor.

**Mr. Keyes:** Are there examples, Mr. Lawless, where some equipment bought by VIA from CN... as compared to that same equipment if it was bought directly from the manufacturer?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I am not aware of situations that this member is bringing forth. I think VIA is free to buy wherever they want to buy. I am not aware

[Translation]

delà de ces cinq années. Connaissant les fonds que le gouvernement a décidé d'accorder à Via Rail pour les cinq prochaines années, nous gérerons la société comme nous gégerions n'importe quelle autre, c'est-à-dire au mieux de nos capacités, et en appliquant de saines méthodes de gestion. Il faudra prendre d'autres décisions plus tard, mais je m'attends pas ce qu'on remette en question l'existence du transport ferroviaire voyageur au Canada, du moins pas au cours des cinq prochaines années. L'avenir à long terme de ce mode de transport me semble d'ailleurs assuré.

Il faudra cependant décider si nous voulons mettre en service un train voyageur à grande vitesse entre Toronto et Montréal ou entre Windsor et Québec au cours des sept ou huit prochaines années. Je pense que nous le ferons, et que nous devrions le faire. C'est ce dont notre pays a besoin.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Monsieur Lawless, vous nous avez dit que vous lisiez votre courrier et que vous rendiez vos appels. Que répondez-vous aux employés ou passagers qui vous demandent pourquoi un dispositif d'accarlement de chauffage vous coûte 48 dollars chez le CN alors qu'il vous en coûterait à peine plus de deux dollars chez Bombardier? Il s'agit d'une petite pièce ronde de la taille d'un crayon qui, paraît-il, s'use vite sur les trains voyageurs. Que leur répondez-vous?

**M. Lawless:** Je leur répondrais que celui qui a décidé d'acheter cette pièce du CN est un imbécile.

**M. Fontana:** Si vous avez signé la facture, l'imbécile c'est vous.

**M. Lawless:** Je m'excuse, monsieur le président, mais je n'ai pas bien entendu.

**Une voix:** Retirez vos propos.

**M. Fontana:** Nous vous montrerons cette facture.

**M. Lawless:** Et quoi d'autre?

**M. Fontana:** D'après vous, celui qui aurait autorisé cet achat serait un imbécile. Vous êtes donc d'accord qu'il faudrait être imbécile pour approuver cet achat.

**M. Lawless:** Ce n'est pas tout à fait ce que vous avez dit, mais peu importe.

**M. Fontana:** Comme vous, je me suis expliqué.

**Le président:** La parole est à M. Keyes.

**M. Keyes:** Monsieur Lawless, est-ce que le CN vend à VIA du matériel qui pourrait être directement acheté du fabricant?

**M. Lawless:** Pas à ma connaissance, monsieur le président. Je pense que VIA peut s'approvisionner auprès de qui bon lui semble. Il ne devrait pas lui en coûter plus



[Texte]

of instances where that kind of a difference is taking place. If it is, it is wrong and it should not take place. I do not know why it would be taking place.

**Mr. Keyes:** Mr. Lawless, was any consideration given to the overall question from passengers who say that when they go to the Ottawa Station, or any given station, the passenger trains are full, that they just would not put on an extra car because of the cost entailed in doing such a thing?

**Mr. Lawless:** Whenever that happens, if equipment is available, I think VIA responds on the basis that they will put on an extra car. I do know that they are continually adding cars to trains when it is required.

**Mr. Morin:** We use LRC equipment; they are in train sets, and it is not that easy to have another train set available. But the answer Mr. Lawless made is correct, that whenever it is possible the train size is increased in order to accommodate passengers.

**Mr. Keyes:** When you took a look at the overall and made all your decisions, was any consideration given to here is an area we have not fully examined yet, that there is a good possibility that had we had extra cars this could have proven to be a lot more viable and would have changed a lot of the numbers on cost recovery, etc.? Had you really dug down into those issues?

**Mr. Morin:** I think Mr. Lawless answered that basic question earlier—that there was a great deal of investigation. One thing we have done is ensure that with the new network there will be some standby cars to try to meet the peak requirements. We are planning for that.

**Mr. Lawless:** I think, Mr. Chairman, what the member is speaking to is how you market the service. Our marketing people do the best they can in trying to forecast ridership. In most cases I think they satisfy. There are going to be instances, though, as there has been in the past, where we will be pushed to the limit, particularly at Christmas, peak days, or holiday weekends, as we are now.

**Mr. Keyes:** Given the rationale that national passenger rail service to remote routes is public policy—a commitment to link some 10,000 permanent residents in remote areas with a national transportation system of one kind or another—if you took that \$45 million and removed it from the business plan, because it is public policy, treated it separately and apart from your budget, what could you do with that \$45 million?

**Mr. Lawless:** I think you would have to re-examine the network to see where you could add that would make the most sense. You would examine whether you want to go five days or three days on the Transcontinental.

**Mr. Keyes:** Could \$45 million restore routes?

**Mr. Lawless:** That is too general a question. You would have to examine every route to see which—

**The Chairman:** You could certainly use the money.

[Traduction]

cher pour s'approvisionner en matériel auprès du CN, et si c'est le cas, il faudrait corriger la situation. J'ignore ce qui pourrait expliquer cela.

**M. Keyes:** Monsieur Lawless, que répondez-vous aux voyageurs qui se plaignent que, sous prétexte des coûts afférents on refuse d'ajouter une voiture aux trains en partance d'Ottawa ou d'ailleurs lorsqu'ils sont bondés?

**M. Lawless:** Lorsque les trains sont bondés, je pense que VIA ajoute une voiture, si elle en a. Je sais qu'on le fait chaque fois que c'est nécessaire.

**M. Morin:** Nous utilisons des voitures LRC qui font partie d'une rame et ce n'est pas si facile d'ajouter une autre rame. Comme monsieur Lawless vient de le dire, nous ajoutons toujours une voiture supplémentaire lorsque c'est possible.

**M. Keyes:** Lorsque vous avez pris vos décisions, vous êtes-vous demandé si le fait d'ajouter des voitures supplémentaires n'aurait pas rendu une liaison plus rentable? Avez-vous vraiment étudié toutes ces questions?

**M. Morin:** Comme M. Lawless l'a déjà dit, nous avons longuement étudié tout cela. Nous voulons nous assurer de disposer désormais de voitures en attente pour répondre aux besoins en période de pointe. Nous tenons compte de nos périodes de pointe dans notre planification.

**M. Lawless:** Monsieur le président, cette question est liée à la mise en marché. Nos agents de mise en marché essaient de prévoir nos besoins le plus exactement possible. Ils y parviennent dans la plupart des cas. Et comme dans le passé, à certains moments particuliers comme à Noël, pendant les longues fins de semaine ou à certaines occasions spéciales, nous fonctionnerons à plein rendement.

**M. Keyes:** Puisqu'il est dans l'intérêt public d'assurer des liaisons ferroviaires voyageurs à destination des régions éloignées—ce qui touche quelque 10,000 résidents permanents—que feriez-vous avec les 45 millions de dollars qui sont prévus à cette fin dans votre plan d'entreprise, s'ils constituaient un budget distinct?

**M. Lawless:** Il faudrait réévaluer le réseau pour savoir où cette somme serait la plus utile. On se demanderait si le Transcontinental doit être en service cinq jours par semaine au lieu de trois, par exemple.

**M. Keyes:** Pourrait-on rétablir certaines liaisons avec cet argent?

**M. Lawless:** Votre question n'est pas assez précise. Il faudrait étudier chaque liaison pour voir. . .

**Le président:** Cette somme ne saurait être de trop.



[Text]

[Translation]

• 1210

**Mr. Morin:** Yes, you could. You would have to presuppose that government policy would in fact allow VIA to keep the money in order to restore it.

**The Chairman:** An interesting question.

**Mr. Keyes:** I just want to ask Mr. Lawless to clear something up here, because it is on the record. I was a little disturbed about the implication given by him a little earlier that attention is going to central Canada, the corridor routes, in your words "at the expense of western routes". I think you would agree that more frequent, more reliable, enhanced passenger rail service in the high corridor areas would go a long way in helping subsidize the lesser used routes.

**Mr. Lawless:** No, that is not necessarily so. That is only if you assume that there is a profit to be made in the high density routes, and we know that there is not.

**Mr. Keyes:** Under current circumstances.

**Mr. Lawless:** Yes, under current circumstances, and in foreseeable circumstances. Hopefully we are going to lose less money in the future than we are using at the moment on those individual routes. If you increase the frequency and add more passengers, it will not necessarily give you more money to use elsewhere, because you are losing money on the service to start with and you know you are going to continue to lose money.

**Mr. Keyes:** This sound as if the manager of a company is a defeatist. If you take the corridor routes and you enhance them with better equipment, you make them more frequent, you make the whole system better, then hopefully you are going to come to at least a break-even situation, if not a profitable one.

Are you saying it is not possible at all to have any kind of break-even situation or profit on any kind of passenger rail service?

**Mr. Lawless:** I am trying to indicate what the world looks like today. It is not a defeatist attitude at all. We are going to do our very best to break even. My God, it would be wonderful if I could see the day, and none of my colleagues can help with it apparently, that we make a profit.

Even the model that we are all using, Amtrak, says there is not a passenger service in the world that makes money. Mr. Claytor talks about it in his Amtrak statements, and that includes the Boston to Washington or New York to Washington corridor—these routes do not make money. We have that difficulty to contend with and it is not a defeatist attitude. We want to make as much money as we can in this process. This will eliminate the government from paying a higher and higher subsidy.

**Mr. Keyes:** There is a reason why I say defeatist. Now, I do not have the latest figures, but the recovery ratio in the Toronto, Hamilton, Niagara Falls corridor is 62.7%, which is good. Then you come along and cut it by one-third.

**M. Morin:** En effet, mais il faudrait pour ça que la politique du gouvernement permette à VIA de conserver cet argent pour rétablir le service.

**Le président:** C'est une question intéressante.

**M. Keyes:** M. Lawless pourrait-il préciser une chose qu'il a dite tantôt et qui m'a un peu troublé. Il a laissé entendre que l'on s'occupait surtout du centre du Canada, des corridors ferroviaires, aux dépens des lignes de l'Ouest. Vous conviendrez sans doute qu'un service passagers amélioré, plus fréquent et plus sûr dans les principaux couloirs ferroviaires ferait beaucoup pour subventionner les lignes moins fréquentées.

**M. Lawless:** Non, pas nécessairement, seulement si les lignes à haute densité sont rentables, et nous savons qu'elles ne le sont pas.

**M. Keyes:** Dans les conditions actuelles.

**M. Lawless:** En effet, dans les conditions actuelles et dans un avenir prévisible. Nous espérons désormais perdre moins d'argent que nous n'en dépensons maintenant pour ces trajets individuels. Si l'on augmente la fréquence du service et que l'on attire plus de voyageurs, on n'aura pas nécessairement plus d'argent à dépenser ailleurs, parce que le service est déficitaire au départ et qu'il continuera de l'être.

**M. Keyes:** Ce que vous dites donne l'impression que le dirigeant de l'entreprise est défaitiste. Si l'on améliore le matériel et le service des liaisons dans les corridors et si l'on augmente la fréquence des services, tout le système en bénéficiera; il pourrait atteindre le seuil de la rentabilité et même devenir vraiment rentable.

Voulez-vous dire qu'il est tout à fait impossible d'atteindre le seuil de rentabilité, peu importe le genre de service voyageurs?

**M. Lawless:** J'essaie d'expliquer la situation actuelle. Je ne suis certainement pas défaitiste. Nous faisons vraiment de notre mieux pour atteindre le seuil de la rentabilité. Ce serait vraiment merveilleux si nous parvenions un jour, et aucun de mes collègues ne semble pouvoir nous aider à cet égard, à devenir rentables.

D'après le modèle que nous utilisons tous, le modèle Amtrak, aucun service voyageur du monde n'est rentable. M. Claytor en a parlé et a expliqué que même les liaisons Boston-Washington et New-York-Washington ne le sont pas. Nous devons faire face à cette difficulté. Ce n'est pas une attitude défaitiste. Nous voulons faire autant d'argent que possible afin d'éviter que le gouvernement ait à verser des subventions de plus en plus élevées.

**M. Keyes:** Ce n'est pas pour rien que je parle de défaitisme. Je n'ai pas les chiffres les plus récents, mais le ratio de recouvrement pour la liaison Toronto-Hamilton-Niagara Falls est de 62,7 p. 100, ce qui est bien. Or, vous voulez maintenant réduire ce service du tiers.

[Texte]

The reason I say defeatist is that I see something that is not doing too badly, and if it were enhanced, it could even go a long way in helping you break even. When you take a route that comes back with 62.7% and cut it by one-third, do you not see the damage that could be done?

**Mr. Lawless:** This is the difficulty that we as the planners have, and my statement before is the one I would like to make again. If we were to stay with the best cost recovery routes, then something else would have to go. We were trying in our planning process to ensure that we had a transcontinental network and we have done that. I can assure you that if we kept all of the best recovery routes we would have to do it at the expense of something else, whether it is in the Maritimes or whether it is in Ontario or whether it is in western Canada.

**Mr. Keyes:** So you are telling me then that you are in a sort of catch-22 here. Right?

**Mr. Lawless:** Oh, absolutely.

**Mr. Keyes:** Ypu are saying would it not be wonderful to enhance a 62.7% cost recovery ratio route, maybe to break even, maybe even to make a little money? But we cannot do that because it would be at the expense of other routes. So we have to cut this down. We have to cut the good ones and then we will not have to cut as many bad ones. Yet if we enhance these, we could make money on them.

• 1215

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, that is exactly right. What we tried to balance the process. As I say, we made the best decision we could in trying to balance that process. There are some winners and there are some losers. I would like to get 65% recovery on all of them if I could.

**Mr. James (Sarnia-Lambton):** Mr. Lawless, I am not going to get into questioning about which cost recovery analysis we should be using. I think you probably agree that the corridor in southwestern Ontario has a very high cost recovery and that was alluded to by my colleagues from across the way.

Rather than talk about what has been done, because I understand there has to be some balance to all of this, I guess I am interested in how we are going look at it in the future. What kind of criteria are you looking at, what kind of scheduling, what fare increases, to allow the area focused on to regenerate itself, i.e. with frequency? When we get into this cut business we are really talking frequency, because I understand we are going to have better equipment and so on in southwestern Ontario. I just wondered how you see that developing.

[Traduction]

Je dis que vous êtes défaitiste parce que je vois là un service qui ne fonctionne pas trop mal et qui pourrait faire beaucoup pour vous aider à atteindre le seuil de rentabilité s'il était amélioré. Ne vous rendez-vous pas compte du tort que vous pourriez faire en réduisant du tiers le service sur une liaison qui a un ratio de recouvrement de 62,7 p. 100?

**M. Lawless:** C'est le problème que nous avons du côté de la planification. Je répète que si nous décidions de maintenir les liaisons qui ont le meilleur rapport de recouvrement, il faudrait supprimer le service ailleurs. Nous avons essayé de planifier pour garantir que nous aurons un réseau transcontinental. Je peux vous garantir que si nous maintenions toutes les liaisons qui ont le meilleur rapport de recouvrement des coûts, ce serait aux dépens d'autres services à quelque part dans les Maritimes, en Ontario ou dans l'Ouest.

**M. Keyes:** Vous êtes donc pris dans un dilemne?

**M. Lawless:** Absolument.

**M. Keyes:** Ce serait merveilleux, selon vous, d'améliorer le service des liaisons qui ont un ratio de recouvrement des coûts de 62,7 p. 100 et peut-être d'atteindre le seuil de rentabilité voire plus, mais vous affirmiez aussi que ce serait aux dépens d'autres liaisons et que, par conséquent, vous devez réduire le service de ces liaisons. Cela devient nécessaire, toujours selon vous, pour les liaisons dont le taux de rentabilité est favorable, car cela évite d'avoir à éliminer autant de liaisons non rentables. Pourtant, si vous améliorez le service sur ces premières liaisons, elles pourraient devenir rentables.

**M. Lawless:** C'est tout à fait cela, Monsieur le président. Nous avons essayé de faire la part des choses. Nous avons pris la meilleure décision possible pour essayer de maintenir l'équilibre. Il y a des perdants et des gagnants. S'il n'en tenait qu'à moi, je voudrais obtenir un rapport de recouvrement des coûts de 65 p. 100 pour toutes les liaisons.

**M. James (Sarnia-Lambton):** Monsieur Lawless, je ne vais pas vous demander quelle analyse de recouvrement des coûts nous devrions utiliser. Vous conviendrez probablement que le rapport de recouvrement des coûts dans le couloir du sud-ouest de l'Ontario est très élevé. Mes collègues d'en face l'ont déjà signalé.

Au lieu de discuter de ce qui a déjà été fait, puisque vous devez maintenir un certain équilibre, je voudrais examiner ce que nous allons faire à l'avenir. Quel genre de critères, d'horaires, de hausse de tarifs prévoyez-vous pour permettre au service dans la région visée de reprendre avec la même fréquence? Quand on parle d'une réduction du service, on parle en réalité d'une réduction de la fréquence puisque, si je ne m'abuse, on compte améliorer le matériel dans le sud-ouest de l'Ontario. Je me demandais simplement ce que vous prévoyez pour l'avenir.



[Text]

**Mr. Lawless:** With the information we have at the moment we are satisfied that we can run the services we have identified and the frequencies that were identified for the foreseeable future.

I think this an interactive process, if you want, and it will unfold. If there is an opportunity later on to make a decision that will allow us to run more services, in whatever area, I hope we would make that decision. At the moment with the forecasting and the planning we have done, we have been unable to see our way past what we have already decided to do. I guess you are just going to have to wait until this thing unfolds over the next year or two to see just how well we have done and how well we might do by adding some other services later on.

This is probably an imperfect response to what you are looking for, but that is the best I can do with what we have at the moment. A five-year plan is just a plan. None of them ever come out exactly the way you want them to come out, but it is the best we have at the moment.

**Mr. James:** Part and parcel of all that certainly is a fare increase, and I am having a problem with that. What kind of a timetable do we look at in adjusting fares.

**Mr. Lawless:** I do not think anybody has heard me refer to a fare increase yet. What we are going to do is examine the marketplace, see what the market will take against the services we are going to be operating, having in mind in some of those corridors we will be operating better services with better equipment. Hopefully that will be able to demand a higher fare level. We have to see what the competition is doing. There is no point raising fares if all it does is drive away the customer. That is the difficulty we have.

**Mr. Morin:** One of the problems we do have is that we have a distance-related tariff structure. It is about the farthest thing from market-related. What we will be asking for is the freedom to go to market pricing so we can in fact put prices in effect which will meet the requirements of the individual point-to-point populations, rather than putting in something that has no relationship to it all. We hope by doing that, we will be able to put in more competitive and better-suited pricing.

• 1220

**Mr. James:** I understand. I knew all those things at the start. I was asking about your timetable. Are you looking at doing that in the next six months or...?

**Mr. Morin:** As quickly as we can implement it.

**Mr. James:** In southwestern Ontario—Sarnia, Windsor, and everything goes through London, Mr. Fontana's area—we have gone to a situation where we have two-a-day frequency on the north main line and we have four, plus four, four—plus frequent, infrequent—for Windsor north. Is that cast in stone? It seems a little bent out of shape the way you have done it.

[Translation]

**M. Lawless:** D'après les renseignements que nous possédons maintenant, nous pensons pouvoir offrir les services prévus selon les fréquences annoncées pour l'instant.

Il s'agit d'un processus interactif et il faut voir ce qui se passera. Si nous pouvons plus tard décider d'augmenter le service dans une région donnée, j'espère que c'est ce que nous déciderons de faire. Pour l'instant, vu les prévisions et la planification que nous avons faite, nous ne pouvons pas faire davantage. Il faudra simplement attendre un an ou deux pour voir si tout va bien et s'il y a moyen d'augmenter le service.

Cela ne répond probablement pas entièrement à votre question, mais c'est le mieux que je puisse faire pour l'instant. Un plan de cinq ans n'est qu'un plan. Les choses ne se passent jamais exactement comme prévu, mais c'est tout ce que nous pouvons faire pour l'instant.

**M. James:** Le prix des billets augmentera certainement, et cela me pose un problème. Dans combien de temps pensez-vous devoir modifier le prix des billets?

**M. Lawless:** Je ne pense pas avoir mentionné une augmentation du prix des billets pour l'instant. Nous allons devoir étudier le marché pour voir ce qui serait acceptable pour les services que nous offrons, compte tenu que le service et le matériel pour certaines de ces liaisons seront améliorés. Nous espérons que cela nous permettra d'augmenter le prix des billets. Il faudra voir ce que font nos concurrents. Il ne sert à rien d'augmenter le prix des billets si cela nous fait perdre des clients. Voilà le problème.

**M. Morin:** L'un des problèmes, c'est que notre structure tarifaire est établie en fonction de la distance et non du marché. Nous comptons demander l'autorisation d'adopter un système de fixation des prix en fonction du marché pour satisfaire aux besoins des populations individuelles au lieu de fixer des prix qui n'ont aucun rapport avec les besoins. Nous espérons que cela nous permettra d'avoir des prix plus concurrentiels et mieux adaptés aux besoins.

**M. James:** Je comprends. Je savais déjà tout cela. Je voulais simplement savoir si vous vous étiez fixé une date. Prévoyez-vous le faire dans six mois, ou bien...?

**M. Morin:** Le plus rapidement possible.

**M. James:** Dans le sud-ouest de l'Ontario, à Sarnia, à Windsor et à London, dans la région de M. Fontana, il y a deux trains par jour sur la principale ligne du Nord, et quatre—pour Windsor Nord. Cette décision est-elle immuable? Cela ne me semble pas très approprié.



[Texte]

**Mr. Morin:** I do not know if I would use the term "cast in stone", but it is the approved plan. This is what we are required to run.

**Mr. James:** I do not understand why, with all the configuration, we do not have at least one early-morning train getting into Toronto. You could not have put all that combination together and still end up with mid-morning trains getting into Toronto; it does not make any sense to me. I would like to ask you to review that, because it does not make any sense.

**Mr. Morin:** Certainly we will review it, but the mid-morning arrivals in Toronto are a direct result of the fact that the trains originate in Sarnia and in Windsor. Because of that, you just cannot physically get them into Toronto at the time a normal commuter train would arrive in Toronto. That is the problem and it is a type of trade-off that had to take place. It is not a commuter service; it is an inter-city service and was designed to serve Sarnia and Windsor and London enroute, not to get in to Toronto at 8 a.m. or so.

**Mr. James:** I never said 8 a.m., sir.

**Mr. Morin:** Or 9 a.m.

**Mr. James:** I did not say 9 a.m. But I did not say 11.30 a.m.

**Mr. Morin:** My words.

**Mr. Lawless:** I think we could do that if we were running a London-originator, a London-terminate service, but with the elongated service that now comes through either Sarnia or Windsor, London is where it is and it takes that much longer to get in to Toronto. If we can improve it, we will improve it. If we can sharpen up those schedules and get faster time, we will try to do that. At the moment that is our best guess for organized scheduling.

**Mr. James:** Are you open to some suggestions—now right now, but this week?

**Mr. Morin:** We have had some comments and some requests that we review it—in fact it has been discussed. There has been no decision to change.

**Mr. James:** I do not know what discussion you had. You certainly have not had any with me or with my colleagues.

**Mr. Morin:** No. We have had some discussions with the ministry and Transport Canada, and we have agreed to meet with a representative group from that area to discuss their concerns. We just have not met with them yet. We will meet with them.

**Mr. James:** I am asking you to keep an open mind until we have a discussion.

**The Chairman:** This business of five-year plans and reference levels and budgets is on new territory with this pretty substantial move we made with VIA. Obviously if some of these plans do not work out... You are an

[Traduction]

**M. Morin:** Je ne dirai peut-être pas «immuable», mais c'est le plan qui a été approuvé. C'est ce qu'on nous demande.

**M. James:** Je ne comprends pas pourquoi, avec tous ces trains, il n'y en a pas au moins un qui arrive à Toronto assez tôt le matin. Avec tous ces trains, comment se fait-il qu'ils arrivent tous à Toronto au milieu de la matinée? Cela ne semble pas logique. Pourquoi ne pas revoir tout cela tellement c'est insensé.

**M. Morin:** Nous réexaminerons certainement la question, mais les trains arrivent à Toronto au milieu de la matinée justement parce qu'ils partent de Sarnia et de Windsor. A cause de cela, ils ne peuvent pas arriver à Toronto à l'heure où un train pour voyageurs quotidiens arriverait à Toronto. Voilà le problème. Nous avons dû faire un compromis. Ce n'est pas un service de navette, mais un service entre deux villes, qui dessert Sarnia et Windsor et qui passe par London. Le service n'est pas conçu pour que le train arrive à Toronto à 8h00 du matin.

**M. James:** Je n'ai jamais parlé de 8h00 du matin.

**M. Morin:** Ou à 9h00.

**M. James:** Je n'ai pas parlé de 9h00, mais je n'ai pas parlé de 11h30 non plus.

**M. Morin:** C'est moi qui l'ai dit.

**M. Lawless:** Nous pourrions offrir un tel service s'il partait de London et revenait à London, mais vu que nous avons maintenant un service prolongé à partir de Sarnia ou de Windsor et que London est située où l'on sait, cela prend plus de temps à se rendre jusqu'à Toronto. Si nous pouvons améliorer le service, en faisant le trajet plus vite, nous essaierons de le faire. Pour l'instant, ce sont les meilleurs horaires que nous puissions établir.

**M. James:** Etes-vous prêt à accepter certaines propositions, peut-être pas maintenant, mais cette semaine?

**M. Morin:** On nous a déjà dit certaines choses à ce sujet et demandé de réviser cet horaire; nous en avons d'ailleurs déjà discuté. Nous n'avons cependant pas décidé de changer quoi que ce soit.

**M. James:** Vous avez peut-être eu des entretiens à ce sujet, mais pas avec moi ou mes collègues.

**M. Morin:** Non. Nous avons eu des entretiens avec le ministère des Transports et nous avons accepté de rencontrer un groupe de représentants de la région pour discuter de leurs préoccupations. Nous ne l'avons pas fait encore mais nous le ferons.

**M. James:** Veuillez ne pas prendre de décision tant que nous n'en aurons pas discuté avec vous.

**Le président:** Nous sommes en terrain neuf avec des plans quinquennaux, des niveaux de références et des budgets pour VIA. De toute évidence, si cela ne fonctionne pas comme prévu... vous avez beaucoup

[Text]

experienced railroader, you never filed a revised five-year plan and you talk about the reference \$350 million five years down the road—what happens if there is another budget next spring because the ridership does not conform to your projections today? That changes the whole ballgame, does it not?

**Mr. Lawless:** As you know, we have to file a five-year plan every year.

**The Chairman:** But they are not cast in stone.

**Mr. Lawless:** That is right.

**The Chairman:** In my experience they changed more in the last five years, is that not right?

**Mr. Lawless:** That is right.

**Mr. Blaikie (Winnipeg Transcona):** I would like to ask a question or two about a whole area which I hope has been sort of overlooked. You mention it in your statement where you say “also, several of these routes provide service to seasonal traffic, users of cottages who otherwise would have no means of access”, and “another was the retention of service on nine routes which serve remote communities”.

My concern is with the Winnipeg-Capreol route. By asking the new transcontinental service to serve the Winnipeg-Capreol route, it seems to me that what has been overlooked—at least I hope it has been overlooked, I hope it has not been a conscious decision—is that the Winnipeg-Capreol route itself as of six or seven years ago when the camper special was done away with, was asked to serve another market within that market, a market that used to be served separately, the Winnipeg-Farlane market.

• 1225

The concern of the literally thousands of people who have cottages along that line, many of whom cannot reach their cottages in any other way except by train, is that the new transcontinental service, which may indeed be able to serve the Winnipeg-Capreol macro-market, if you like, will not be able to serve the old Winnipeg-Farlane micro-market, which was incorporated into the Winnipeg-Capreol service as a result of negotiations between the campers' association and VIA back in the early 1980s when VIA was interested in getting rid of the specific service. So they said, we will devise a timetable that will enable the people to get down to the lake and back if you will give up the specific service. That was done, and at the time some of us expressed the concern that this would lead to exactly the situation we have now, that when the Winnipeg-Capreol service was changed for whatever reason, these people would be left high and dry.

Now, I am talking, for instance, of about 40 or 50 families I know of in my riding at a particular place—for instance, at Winnitoba, others at Rice Lake and Malachi—who have massive investments in their cottages, who

[Translation]

d'expérience dans le domaine ferroviaire. Vous n'avez jamais présenté un plan quinquennal révisé et vous parlez de 350 millions de dollars dans cinq ans. Qu'arrivera-t-il si le budget est changé le printemps prochain parce que le nombre de passagers réels ne correspond pas à vos projections actuelles? Cela changera tout, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Comme vous le savez, nous devons déposer un plan quinquennal tous les ans.

**Le président:** Mais ils ne sont pas immuables.

**M. Lawless:** En effet.

**Le président:** Il me semble qu'ils ont été modifiés davantage qu'auparavant ces cinq dernières années, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** C'est exact.

**M. Blaikie (Winnipeg Transcona):** Je voudrais poser une question au sujet de quelque chose qui a été quelque peu oublié. Dans votre déclaration, vous dites que plusieurs de ces liaisons desservent les voyageurs saisonniers, notamment les utilisateurs de chalets qui n'ont pas d'autres moyens d'accès, et vous parlez du maintien du service pour neuf liaisons à des localités isolées.

La liaison qui m'intéresse est celle de Winnipeg-Capreol. Il me semble qu'en décidant que la liaison Winnipeg-Capreol serait assurée par le nouveau service transcontinental, ce qu'on a oublié—et j'espère que c'est effectivement un oubli et non une décision en toute connaissance de cause—c'est que, depuis qu'on a supprimé le service spécial pour campeurs il y a six ou sept ans, la liaison Winnipeg-Capreol devait desservir une autre clientèle qui était auparavant desservie séparément, celle de la liaison Winnipeg-Farlane.

Ce qui inquiète les milliers de propriétaires de chalets le long de cette ligne, dont bon nombre ne peuvent pas atteindre leurs chalets autrement que par train, c'est que le nouveau service transcontinental, qui pourrait effectivement desservir le macro-marché de Winnipeg-Capreol, ne pourra pas desservir le micro-marché de Winnipeg-Farlane, qui a été incorporé au service de Winnipeg Capreol à la suite de négociations entre l'Association des campeurs et VIA au début des années 80, à l'époque où VIA voulait se débarrasser de ce service. Les gens de VIA avaient affirmé qu'ils organiseraient un horaire permettant aux propriétaires de chalets de se rendre au lac et d'en revenir, à condition qu'on supprime le service spécial. C'est ce qui est arrivé, et certains d'entre nous avaient même prévu ce qui se passe maintenant, à savoir que ces gens seraient laissés pour compte si jamais le service de Winnipeg-Capreol était modifié pour une raison quelconque.

Il y a, par exemple, une quarantaine ou une cinquantaine de familles dans la circonscription qui ont investi beaucoup d'argent dans leurs chalets, notamment à Winnitoba, à Rice Lake et à Malachi, et qui ne pourront



[Texte]

literally will not be able to get there, period. What they were told by Mike Williams at VIA, to whom they have been talking, is that this transcontinental train will leave Winnipeg on Wednesdays and Saturdays and Mondays at 6 p.m. and come back westbound on Thursdays, Saturdays and Mondays at 9 a.m., which means you could go down to the lake at 6 p.m. on Saturday and come back on Monday morning at 9 a.m., providing the train is on time. Now, a three- or four-hour lateness on a transcontinental train is not much if you are going from Toronto to Winnipeg, but if you are only going an hour and a half down the line and you get there at midnight on Saturday night and you have to come back on Monday morning. . . Besides, it seems to me it would be a hassle for VIA to have this transcontinental train stop at all these places and have people put off all the stuff they put on the train to take to the lake.

So what I need to know is whether or not you have considered this. It would seem to me that if those people are going to continue to be served—and certainly they fall within the mandate of a remote service; they have nothing else—then you will have to consider a special train to serve their needs. I do not see any other way around it.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, it was not overlooked. It was a difficult decision to make because the ideal situation would be for those campers to be served by a train that suits their schedules as far as arrival and departure is concerned. The bottom line is that we now have a transcontinental train that must do this work. The transcontinental train is scheduled to serve the whole line and not just that part of the line—

**Mr. Blaikie:** I understand that.

**Mr. Lawless:** —and the only thing we can tell you is that they still have train service. I realize it is inconvenient, but that is the way it will have to be unless we find some funding to do something else, and we do not have that funding.

**Mr. Blaikie:** So the possibility, for instance, of a seasonal service during the summer at the very least, which is what they used to have, a summer service from the long weekend in May through to October, is completely out of the question, is it?

**Mr. Lawless:** There is no funding for it at the moment.

**Mr. Blaikie:** There is no funding for it within the context of the plan you have devised within the context of the funding you have. Do you realize the situation you are putting these people in?

**Mr. Lawless:** Yes, I do. Prior to your arriving, Mr. Blaikie, we talked about the difficult process we have to go through. If we put on a camper train, we have to let something else go.

**Mr. Blaikie:** But do you not also have a mandate to preserve service to remote areas? What could be more remote than a place you cannot get to except by train?

[Traduction]

tout simplement pas s'y rendre. Mike Williams de VIA, avec qui ces gens ont communiqué, leur a dit que le train transcontinental quitterait Winnipeg les mercredis, samedis et lundis à 18h et repartirait vers l'Ouest les jeudis, samedis et lundis à 9h, ce qui veut dire qu'ils pourraient partir pour le lac à 18h le samedi et en revenir le lundi matin à 9h si le train est à l'heure. Un retard de trois ou quatre heures pour un train transcontinental, ce n'est pas inusité si vous vous rendez de Toronto à Winnipeg; mais si vous avez simplement un trajet d'une heure et demie à faire et que vous arriviez à destination à minuit le samedi soir et que vous deviez revenir le lundi matin. . . En outre, il me semble que cela complique les choses à VIA de faire arrêter le train transcontinental dans toutes ces localités pour laisser les passagers descendre avec tous les bagages qu'ils apportent au lac.

Y avez-vous songé? Si vous allez continuer à offrir un service à ces gens—et il s'agit certainement dans leur cas d'un service à une région isolée puisqu'il n'y a aucun autre transport—vous devrez songer à leur offrir un train spécial. Je ne vois pas d'autre solution.

**M. Lawless:** Nous n'avons rien oublié, monsieur le président. La décision a été difficile à prendre, parce que l'idéal serait d'avoir des heures de départ et d'arrivée qui conviennent à ces campeurs. Le fait est que nous avons cependant un train transcontinental qui doit assurer ce service. Le train transcontinental doit desservir toute la ligne et non seulement une partie de la ligne. . .

**M. Blaikie:** Je le comprends.

**M. Lawless:** . . . et tout ce que je peux vous dire, c'est que ces gens peuvent encore prendre le train. Je sais que c'est malcommode, mais c'est la seule façon de faire à moins que nous puissions trouver de l'argent pour offrir un autre genre de service, mais nous n'avons pas l'argent.

**M. Blaikie:** Il est donc tout à fait impossible, par exemple, d'offrir au moins un service saisonnier, à compter de la longue fin de semaine en mai jusqu'à octobre?

**M. Lawless:** Nous n'avons pas l'argent pour cela à l'heure actuelle.

**M. Blaikie:** Il n'y a pas d'argent pour cela de prévu dans votre plan. Vous rendez-vous compte de ce que cela signifie pour ces gens?

**M. Lawless:** Oui. Avant votre arrivée, monsieur Blaikie, nous avons expliqué combien il était difficile de prendre ces décisions. Si nous offrons un service pour campeurs, nous devons supprimer autre chose.

**M. Blaikie:** Mais n'avez-vous pas aussi l'obligation de maintenir le service aux régions isolées? Qu'y a-t-il de plus isolé qu'un endroit qu'on ne peut atteindre que par train?



[Text]

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, this is not quite correct. What this is doing is providing a service, however inconvenient it is, to this remote area we have identified. The transcontinental train will do that. I cannot give you any better answer than that.

**Mr. Blaikie:** You would not call a commuter service a service if it enabled you to go to work at 9 p.m. for a job that started at 6 a.m.

**Mr. Lawless:** Campers are hardly commuters, but I can only. . .

**Mr. Blaikie:** There has to be some definition of service.

• 1230

**The Chairman:** Of course I can see, being an objective person here, that just trying to service on an inconvenient basis you are going to affect the service of the Transcontinental, so much so that the Transcontinental may be under more peril than—

**Mr. Blaikie:** I know, but my point is not trying to change the Transcontinental. My point is saying that there used to be service here to remote communities, which at one point was amalgamated into Winnipeg-Capreol, which has now been amalgamated into the total Transcontinental service. If we are concerned about individuals at all, it is as if you just torched their cottages. They will never be able to go to them. If they are retired then they can go down at any time they like, but if they have jobs then they are never going to be able to go to their cottages, period.

**Mr. Lawless:** They will be able to go to them, but the timing is not very convenient because of the service we now have to run.

**Mr. Blaikie:** That is a ridiculous statement, really.

**Mr. Lawless:** I am sorry, but that is the only statement I can make based on the problems we have. I would like to remind the member again that if we had more money then we would be able to do more things.

**Mr. Blaikie:** The forest fire a year ago was less threatening than this is to these people. That is all they have.

**The Chairman:** Mr. Blaikie, you have made your point. You got an answer that does not solve the situation, but at least it was a fairly direct answer.

I want to thank Mr. Lawless and the other officials who have spoken—but mainly him—who have given pretty direct answers to a lot of good questioning this morning.

This committee stands adjourned until 3.30 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1530

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for carrying on business and hearing evidence, so we might as well

[Translation]

**M. Lawless:** Ce n'est pas tout à fait exact, monsieur le président. Nous assurons de fait un service, même s'il est malcommode, à cette région isolée. Elle sera desservie par le train transcontinental. C'est tout ce que je peux vous dire.

**M. Blaikie:** Vous ne parleriez pas d'un service quotidien s'il vous faisait arriver à votre travail à 21h alors que vous auriez dû y être à 6h.

**M. Lawless:** Les campeurs ne sont certes pas des voyageurs quotidiens, mais je peux. . .

**M. Blaikie:** Il faut définir ce que vous entendez par «service».

**Le président:** Comme je suis objectif, je peux comprendre que le simple fait d'offrir un service malcommode nuira au service du transcontinental, à tel point que celui-ci pourrait être davantage menacé. . .

**M. Blaikie:** Je sais, mais je ne veux pas changer le service du transcontinental. Je signale simplement qu'il existait auparavant un service à ces localités isolées, que ce service a été englobé dans la liaison Winnipeg-Capreol et que cette liaison fait maintenant partie du service transcontinental. C'est comme si vous aviez mis le feu au chalet de ces gens. Ils ne pourront jamais y aller. S'ils sont à la retraite, ils peuvent s'y rendre quand ils veulent, mais s'ils travaillent, ils ne pourront jamais s'y rendre.

**M. Lawless:** Ils pourront s'y rendre tout de même, mais l'horaire n'est pas très commode à cause du service que nous devons assurer.

**M. Blaikie:** C'est ridicule, ce que vous dites.

**M. Lawless:** Je regrette, mais c'est la seule chose que je puisse vous dire vu les problèmes que nous avons. Je vous rappelle que si nous avions plus d'argent, nous pourrions faire mieux.

**M. Blaikie:** L'incendie de forêt d'il y a un an était moins menaçant pour ces gens que cette réduction de services. C'est tout ce qu'ils ont.

**Le président:** Vous avez fait valoir vos idées, monsieur Blaikie. La réponse que vous avez obtenue ne résout pas le problème, mais elle était relativement directe.

Je remercie les témoins; surtout M. Lawless, de leurs réponses franches aux excellentes questions qui ont été posées ce matin.

Le Comité s'ajourne jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Mesdames et messieurs, je vois que nous avons le quorum pour poursuivre nos travaux et entendre

## [Texte]

proceed. I welcome everybody back. We will start with VIA and then switch to CN, hopefully, when the questions run out. I trust they will not be repetitions of what was said this morning. There was a lot of interesting information this morning and obviously that is going to be followed up this afternoon. I see Mr. Malone.

**Mr. Malone (Crowfoot):** Thank you, Mr. Chairman. Earlier this day when Mr. Lawless was making reference to some of our higher-speed corridors, with particular emphasis on the Montreal-Toronto corridor, it spurred me to ask the question: is it possible on the existing trackage to run supermodern equipment on that at the present time? If you had rural-class leading edge technology running on it, will that track take that kind of train at the present time?

**Mr. Ron Lawless (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways and VIA Rail):** No, it will not. We are operating at the moment at the maximum speed for the trackage and the signalling that is there, which is 95 miles an hour. The current generation of TGV equipment, which I think you are referring to, is going to be able to go 300 kilometres, and that requires dedicated track, electrification, probably concrete ties and ribbon rail and special signalling. All that is to say that it has to have its own right of way.

**Mr. Malone:** That is very interesting. You are saying it would have to run on track apart from what freight travels on. You could not upgrade for passenger and still use freight on it.

**Mr. Lawless:** To make that clearer for you, perhaps I could tell you that the current track structure could be upgraded but not to the standard of the state-of-the-art equipment you made reference to. For instance, this track could be upgraded with a lot of cost for higher speed. The LRCs are basically designed, I think, for 120 and they are restrained to 95 because of the track structure. There would be a fair amount of money required to move into that next element of speed or next speed factor. That has been done. For instance, the trains that are operating between Boston and Washington and Washington and New York are operating faster, but that is on designed track. Our track that is operating and is now available between Toronto and Montreal does not have that level of speed capability.

**Mr. Malone:** Has VIA Rail ever done any projections as to whether or not the distances between Toronto and Montreal are short enough or the population is large enough to ask the question whether there would ever be any logical reason to approach the European-type train in what we think of as that triangle of Ottawa-Montreal-Toronto?

## [Traduction]

des témoignages. Je suis heureux de vous voir tous de retour. Nous allons commencer par VIA, puis passer au CN lorsque nous aurons fini de poser nos questions sur VIA. J'ose espérer qu'il ne s'agira pas d'une répétition de ce que nous avons entendu ce matin. Nous avons abordé beaucoup de questions intéressantes ce matin, et les membres du Comité vont naturellement vouloir les poursuivre cet après-midi. Monsieur Malone, vous avez la parole.

**M. Malone (Crowfoot):** Merci, monsieur le président. Ce matin, quand M. Lawless a parlé de corridors où les trains circulent à vitesse élevée, notamment le corridor Montréal-Toronto, je me suis posé la question suivante: est-il possible à l'heure actuelle d'utiliser les voies existantes pour l'exploitation de matériel ultramoderne? À supposer que vous ayez le matériel plus sophistiqué au monde, ce matériel pourrait-il rouler sur les voies que nous avons à l'heure actuelle?

**M. Ron Lawless (président et directeur général, Canadien National et VIA Rail):** Non, cela ne serait pas possible. À l'heure actuelle, la vitesse maximale, compte tenu des voies et de la signalisation existante, est de 95 milles à l'heure. Les trains TGV qui sont sur le marché—et c'est sans doute ce à quoi vous voulez faire allusion—peuvent rouler jusqu'à 300 kilomètres/heure, mais pour cela il faut des voies spéciales, des dispositifs d'électrification, sans doute aussi des traverses de béton et des rails longs soudés de même qu'une signalisation spéciale. Ces trains requièrent leur propre emprise.

**M. Malone:** Je trouve cela très intéressant. Vous dites que ces trains ont besoin de rouler sur des voies distinctes de celles sur lesquelles circulent les trains de marchandises. Vous ne pourriez pas moderniser les voies pour qu'elles puissent servir à la fois au transport de voyageurs et au transport de marchandises.

**M. Lawless:** Pour mieux vous éclairer, je devrais peut-être vous dire que l'infrastructure existante pourrait être modernisée, mais pas au point de recevoir le matériel de pointe dont vous avez parlé. Ainsi, les voies pourraient être modernisées, moyennant des dépenses élevées, pour recevoir des trains circulant à vitesse plus élevée. Les trains LRC sont conçus pour circuler, si je ne m'abuse, à 120 milles/heure, mais ils sont limités à 95 milles/heure à cause de l'infrastructure existante. Il faudrait dépenser des sommes considérables pour que les trains puissent circuler à cette vitesse plus élevée. Cela s'est déjà fait ailleurs. Par exemple, les trains circulant entre Boston et Washington et entre Washington et New York roulent à des vitesses plus élevées, mais sur des voies spéciales. Les trains ne peuvent pas circuler à cette vitesse sur les voies qui existent à l'heure actuelle entre Toronto et Montréal.

**M. Malone:** La société VIA Rail a-t-elle fait des prévisions pour savoir si la distance entre Toronto et Montréal est assez courte ou la population desservie assez importante pour qu'on puisse raisonnablement envisager d'exploiter des trains de type européen dans cette région connue sous le nom de triangle Ottawa-Montréal-Toronto?



[Text]

**Mr. Lawless:** Review '89 covered that off and indicated what would be necessary to operate at those kinds of speed. It covered the infrastructure requirements off quite well, I thought. It came to the conclusion, of course, that that could not be a viable enterprise without some upfront money being made available for the infrastructure. Operating costs could be covered, assuming that you are going to put the type of equipment in that you are talking about, but that is the extent of it.

• 1535

**Mr. Malone:** All modes of transportation including the sidewalk have been subsidized by public funds. Air transport is subsidized per kilometre. I believe it is 1.2¢ per kilometre of traveled mile, as opposed to 25.5¢ for rail. What would your rate of cost recovery need to be to run a rail line that you would consider satisfactory? What is the cost recovery rate that you would establish for a satisfactory rail system in Canada?

**Mr. Lawless:** Satisfaction is a term that has to be interpreted.

**Mr. Malone:** I found that out too.

**Mr. Lawless:** We want to get the highest possible level of cost recovery. South of the border we are looking at a 69% to 70% cost recovery after 16 years of upgrading and making changes. I think if we got to 70% we would feel pretty happy about it; but we are not happy, as businessmen, about losing 30%.

It is that kind of an equation. The sad part about this business is that no passenger trains we know about are making money. We just want to get as close as we can. We would like to break even or better, but that equation is there. It is always before us. Others have gone that road before us and were unable cross the line. I do not really have a figure in mind. I only say that what we are doing now is not satisfactory. We are trying to move it up as far as we can. That is going to come about as a result of an appropriate fare structure and a continued attack on costs.

**Mr. Malone:** We had two transcontinental trains previous to this new operating plan, and now we will have the northern route. Many of those passengers would start in British Columbia, central Canada, or eastern Canada. Has VIA done any studies to ascertain, now that we are using the one route that goes north, how many passengers who would normally have traveled the southern route will now continue to use the train on the northern route?

[Translation]

**M. Lawless:** «Notre document-étude 89» traite de cette question et indique quelle serait l'infrastructure nécessaire pour permettre la circulation des trains à grande vitesse. A mon avis, les besoins en infrastructure y sont examinés de manière très exhaustive. On est toutefois arrivé à la conclusion qu'une telle entreprise ne serait pas rentable à moins d'un investissement initial dans l'infrastructure. Nous pourrions assumer les coûts d'exploitation des trains dont vous parlez, mais sans plus.

**M. Malone:** Tous les moyens de transport, y compris les trottoirs, sont subventionnés à même les deniers publics. Le transport aérien est subventionné au kilomètre. Je crois que c'est 1,2 cent le kilomètre de distance parcourue, comparativement à 25,5 cents pour le transport ferroviaire. Quel taux de recouvrement des coûts vous faudrait-il atteindre pour assurer un service ferroviaire que vous considéreriez comme acceptable, pour avoir un système de transport ferroviaire satisfaisant pour le Canada?

**M. Lawless:** Il n'est pas toujours facile de s'entendre sur ce qui est acceptable et satisfaisant.

**M. Malone:** C'est bien ce que j'ai constaté.

**M. Lawless:** Nous voulons atteindre le meilleur taux de recouvrement possible. Nos voisins du Sud ont réussi à réaliser un taux de recouvrement de 69 p. 100 à 70 p. 100 après 16 ans de modernisation et de changements. À mon avis, si nous atteignons un taux de 70 p. 100, nous en serions très heureux; mais en tant qu'hommes d'affaires, nous ne serions pas heureux, bien sûr, de perdre quelque 30 p. 100.

Le fait est que, dans notre secteur d'activité, nous ne connaissons malheureusement aucun service de transport voyageur qui soit rentable. Nous voulons simplement nous approcher le plus possible du seuil de rentabilité et nous serions très heureux de pouvoir le dépasser, mais nous devons faire face à la réalité. D'autres avant nous ont essayé de rendre le service voyageur rentable, mais en vain. Je n'ai pas vraiment de chiffres à vous donner. Tout ce que je puis dire, c'est que nous ne sommes pas satisfaits de notre taux de recouvrement actuel. Nous essayons de l'améliorer autant que possible. Pour cela, nous devons adopter une tarification appropriée et poursuivre nos efforts pour réduire les coûts.

**M. Malone:** Avant que ce nouveau plan d'exploitation soit adopté, nous avions deux liaisons transcontinentales, et maintenant nous aurons uniquement la liaison septentrionale. Beaucoup de ceux qui empruntaient les liaisons transcontinentales avaient comme point de départ la Colombie-Britannique, le centre du Canada ou l'est du Canada. VIA a-t-elle fait des études pour évaluer le nombre de voyageurs qui, auparavant, auraient emprunté la liaison du sud et qui continueront à prendre le train maintenant que nous n'avons que la liaison septentrionale?



[Texte]

**Mr. Lawless:** Our marketing people have done some extrapolations. We can assume that the travelers going from Vancouver to Winnipeg or Toronto would get most of them. The ones that you will not get are the intermediate travelers that go to Calgary and maybe Regina. But we will get the ones that go from Vancouver to Saskatoon, Edmonton, and Jasper. So there is a mixed bag there. You have to make extrapolations on the basis of your assessment of the marketplace and travelers preferences.

**Mr. Bill Morin (Executive Vice-President and Chief Operating Officer, VIA Rail):** I cannot add very much to that. We have examined the trips between Calgary and Vancouver, for instance, and have concluded that the majority are tourist trips. We expect that many of those people would in fact be accommodated by the Rocky Mountaineer service. Other than that one gauntlet east of Calgary and west of Winnipeg, the lines will be reasonably well served.

**Mr. Malone:** I have another question, but it will be more appropriate when we talk to Mr. Lawless under CN. I will stand down for the moment.

• 1540

**The Chairman:** I appreciate that, Mr. Malone. We will certainly see you at that time.

I am glad Mr. Malone mentioned that. This is a VIA clean-up type of thing. That was all new, and I hope it still stays new before we get to CN.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Initially I have two requests, Mr. Lawless, for further information. On page 26 of the review, chapter 34, supplementary reports, it indicates that a number of supplementary reports were used as a basis for this document itself. I wonder if you could supply them to the committee.

And secondly, could you supply us with the CN and CP charges for 1988, but broken down into those various categories you talked about before, so we can get an understanding of where the money that has gone from VIA to CN and the money that has gone from VIA to CP, what it has paid for in terms of running rights, purchases, and what have you?

I want briefly to come back to an area we were on just before lunch, and that is the question of fares. You indicated that you were looking at a fare system that was market driven. I am not sure if that was your term, but it certainly was the implication. Have you made any decisions as to price increases or decreases on a system-wide basis or section by section at this point in time?

[Traduction]

**M. Lawless:** Notre service de commercialisation a fait un certain nombre d'extrapolations. Nous pouvons supposer que la plupart des voyageurs allant de Vancouver à Winnipeg ou Toronto continueront à prendre le train. Par contre, nous perdrons sans doute ceux qui vont seulement jusqu'à Calgary ou peut-être Regina. Nous conserverons la clientèle qui fait le trajet de Vancouver à Saskatoon, Edmonton et Jasper. Chaque voyageur a ses raisons de prendre ou de ne pas prendre le train. Il faut faire des extrapolations à partir d'une évaluation du marché et des préférences des voyageurs.

**M. Bill Morin (vice-président général et chef de l'exploitation, VIA Rail):** Je n'ai pas grand-chose à ajouter à cela. Nous avons examiné, par exemple, le tronçon Calgary-Vancouver et conclu que la plupart des voyageurs sont des touristes. Nous nous attendons que beaucoup de ces gens pourront être desservis par le Montagnard des Rocheuses. Mis à part les points qui se trouvent à l'est de Calgary et à l'ouest de Winnipeg, nous croyons que la population sera assez bien desservie.

**M. Malone:** Je veux poser une autre question, mais elle s'adresserait plutôt à M. Lawless en tant que président du CN. Je cède donc la parole pour l'instant.

**Le président:** Très bien, monsieur Malone, vous pourrez poser d'autres questions à ce moment-là.

Je suis heureux que M. Malone ait fait ce commentaire. Les questions qui doivent être posées en ce moment doivent porter sur VIA, simplement pour conclure la discussion que l'on avait entamée ce matin. Les questions posées par M. Malone étaient nouvelles, et j'espère que je pourrai en dire autant de ses collègues jusqu'au moment où on passera à la discussion sur le CN.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Monsieur Lawless, j'aimerais d'abord vous présenter deux demandes de renseignements complémentaires. A la page 32 de l'étude, au paragraphe 34, sur les rapports supplémentaires, on précise que le rapport est appuyé par des documents supplémentaires. Pourriez-vous les fournir au Comité?

Pourriez-vous, de plus, nous faire connaître les montants payés par Via Rail au CN et au CP en 1988; j'aimerais avoir une ventilation selon les diverses catégories dont vous avez parlé un peu plus tôt. De cette façon, nous pourrions comprendre exactement combien d'argent Via Rail a versé au CN et au CP, à combien se sont élevés les droits de circulation, les achats et les autres coûts?

J'aimerais revenir brièvement à une question qu'on a abordée juste avant la pause du déjeuner, soit les tarifs. Vous avez dit que vous vouliez adopter un système de tarification fixé par le marché. Je ne sais pas si c'est exactement le terme que vous avez employé, mais c'est certainement ce que vous vouliez dire. Avez-vous déjà décidé s'il y aurait une augmentation ou une baisse des tarifs pour l'ensemble du système ou par région?

*[Text]*

**Mr. Lawless:** We have not used the word "market-driven". We have usually used the word "market-related". Our processes will be to determine what the competition is doing, what our own requirements are, what we think the market will take in a service-by-service basis. That will determine what the fare structure should be. We have not made any specific conclusions yet with respect to what we will be doing.

You will know that we followed our usual practice this fall of reducing some of the rates. This is a normal thing that happens both in the airline industry and the rail passenger industry, and I guess the bus industry too. There will not be anything else done now until we have a chance to look at what those services are and when some of this new equipment comes on—just see what the market looks like.

**Mr. Angus:** Perhaps, Mr. Lawless, you could explain why on October 13 a telex from I assume your Montreal office went out, which, among other things, said:

Fares in the mountains will be 50% higher than this year. The rest will be 20% higher.

That apparently went to all operators, wholesalers, groups.

**Mr. Lawless:** Would you like to try that? I am not aware of it.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** What buck are you going to pass?

**Mr. Lawless:** I have not passed him any.

**Mr. Morin:** We do in fact look at the Rocky Mountaineer service in a different way than we look at the rest of it. It is a tourist service. We think it can demand a lot higher price than what we have been getting from it. I did not know that particular telex went out. I do know we were considering adding some increase on the Rocky Mountaineer next year, but I was not aware that anyone had gone to that extent.

**Mr. Lawless:** I think we had better have a look at that, Mr. Chairman, and see exactly what the document is that this member is referring to.

**Mr. Angus:** I am happy to give you a photocopy of it.

**Mr. Lawless:** Hopefully we can come back with a satisfactory answer for you.

**Mr. Angus:** Let me just remind you, though, it says 50% higher in the mountains. I have been told that really means west of Winnipeg, but I do not have any documentation to show that. But it does say that the rest will be 20% higher. I will give this to the clerk and everybody will get copies.

*[Translation]*

**M. Lawless:** Je n'ai pas dit qu'il devrait être «établi par le marché». Nous employons habituellement l'expression «établi en fonction des tendances du marché». Il nous faudra d'abord découvrir quelle est la concurrence, quels sont nos besoins, ce que nous pensons pouvoir demander au marché service par service. De cette façon nous pourrions établir le barème des tarifs. Nous n'avons pas encore décidé ce que nous ferons.

Comme vous le savez sans aucun doute, à l'automne nous avons, comme d'habitude, baissé certains tarifs. C'est une chose qui se produit dans le transport aérien et le transport ferroviaire, et je crois peut-être même dans le transport par autocar. Nous n'apporterons aucune autre modification aux tarifs tant que nous n'aurons pas eu l'occasion de déterminer les services nécessaires, et lorsque nous aurons reçu le nouveau matériel, nous verrons l'état du marché.

**M. Angus:** Monsieur Lawless, vous pourriez peut-être nous expliquer pourquoi le 13 octobre un télex, qui, je suppose, venait de votre bureau de Montréal, précisait certains facteurs, comme suit:

Le tarif pour le transport dans les montagnes augmentera de 50 p. 100. Pour ce qui est des autres lignes, les tarifs augmenteront de 20 p. 100.

Ce télex, semble-t-il, a été envoyé à tous les grossistes en voyage, les agences de voyage et les groupes.

**M. Lawless:** Voulez-vous répondre à cette question? Je n'étais pas au courant de ce télex.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Essayez-vous de refiler la responsabilité à quelqu'un d'autre?

**M. Lawless:** Pas du tout.

**M. Morin:** Nous ne percevons pas le service du Montagnard des Rocheuses de la même façon que les autres puisqu'il s'agit à notre avis d'un service touristique. Je crois que l'on pourrait tirer de ce service des revenus beaucoup plus élevés qu'actuellement. Je n'étais pas au courant de ce télex. Je ne savais pas qu'on avait l'intention d'augmenter les tarifs du Montagnard l'année prochaine, surtout pas dans cette mesure.

**M. Lawless:** Je crois, monsieur le président, que nous devrions nous pencher sur la question pour voir exactement quel document l'honorable député cite.

**M. Angus:** Je serai très heureux de vous en donner une copie.

**M. Lawless:** J'espère que nous pourrions vous donner une réponse satisfaisante par la suite.

**M. Angus:** J'aimerais simplement vous rappeler que l'on y propose une augmentation de 50 p. 100 des tarifs pour les montagnes. On m'a dit qu'il s'agirait des services offerts à l'ouest de Winnipeg, mais je n'ai pas d'autres documents pour le démontrer. On dit cependant dans ce télex que les autres tarifs seront augmentés de 20 p. 100. Je donnerai cette lettre au greffier, puis les députés pourront en obtenir copie.



[Texte]

In terms of marketing, you have a thing called Canada Tours and Getaway Tours as part of your marketing plan. It is my understanding that is a major source of revenue for VIA Rail. It is very attractive. Is that the case? Is that a very lucrative aspect of the business?

• 1545

**Mr. Morin:** I think it is generally looked at under the nomenclature "tours". And yes, we do have a tour service. We have been marketing it both through tour operators and from within the administrative structure of VIA, yes.

**Mr. Angus:** Do you have a sense of what kind of revenue, what kind of passenger load, it generates on behalf of VIA?

**Mr. Morin:** I do not have the detail with me, but we do have information on that.

I would not call it highly lucrative. What it does is use basically the fare structure in place and provide some incentives for people to take the train in order to take other types of off-track services such as hotels—third parties.

**Mr. Angus:** Does it also provide for integration with bus and air?

**Mr. Morin:** It provides for integration with bus, air, or accommodations, if and when required.

**Mr. Angus:** So it is a key part of VIA's ability to attract ridership, particularly of the tour kind.

**Mr. Morin:** A key part. . . It is less than 10% of the total revenue.

**Mr. Angus:** Still, 10% is 10%. Is it costly to operate?

**Mr. Morin:** Yes, it is.

**Mr. Angus:** Does it cost you more than the revenue you achieve?

**Mr. Morin:** No.

**Mr. Angus:** Could you indicate whether my information is accurate that as of January 1, Canada Tours and Getaways will be cancelled?

**Mr. Morin:** That is not accurate per se. What we will stop doing is marketing it from within. We will market it through tour operators.

**Mr. Angus:** When you say stop marketing from within, does that mean the role of your telephone centres would be eliminated?

**Mr. Morin:** That is right.

**Mr. Angus:** Any other roles within?

**Mr. Morin:** Just what we call the "tours group" will be eliminated, because in fact we can improve the return from this by going through tour operators.

[Traduction]

Pour ce qui est de la commercialisation, vous parlez dans votre plan de Canada Tours et Gateway Tours. J'ai cru comprendre que ces services représentaient une source importante de revenu pour Via Rail. C'est fort attrayant. Est-ce vrai? S'agit-il d'un aspect lucratif de votre entreprise?

**M. Morin:** Je crois qu'on retrouve habituellement ces services «voyages». Il est vrai que nous offrons le service de voyages organisés. Ces voyages sont offerts par l'entreprise de voyagistes et par Via Rail.

**M. Angus:** Avez-vous des données sur les revenus générés par ce service et le nombre de personnes qui s'en servent?

**M. Morin:** Je n'ai pas ces détails à portée de la main, mais ils existent.

Je ne dirais pas qu'il s'agit d'un service très lucratif. Ce service se sert de la structure de tarification en place et encourage certaines personnes à prendre le train pour profiter d'autres services comme les hôtels, des services offerts par d'autres intervenants.

**M. Angus:** Ce programme prévoit-il une intégration avec les services d'autocar et les services aériens?

**M. Morin:** Lorsque nécessaire, ce service s'occupe également de l'intégration avec le service du logement, le service du transport aérien ainsi que le service de transport par autocar.

**M. Angus:** Ce voyage représente donc pour Via une façon importante d'intéresser les voyageurs, tout particulièrement les touristes.

**M. Morin:** Une façon importante. . . Cela représente moins de 10 p. 100 de notre revenu total.

**M. Angus:** Oui, peut-être, mais 10 p. 100, c'est 10 p. 100. Est-ce que cela vous coûte cher d'offrir ce service?

**M. Morin:** Oui.

**M. Angus:** Est-ce que ces coûts sont plus élevés que le revenu que le service génère?

**M. Morin:** Non.

**M. Angus:** J'ai entendu dire qu'à partir du premier janvier, Canada Tours et Gateway Tours cesseront d'offrir des services. Est-ce exact?

**M. Morin:** Pas tout à fait. Via cessera de commercialiser ces services. Nous vendrons nos services plutôt aux voyagistes.

**M. Angus:** Lorsque vous dites que Via cessera de commercialiser les services de cette agence, est-ce que cela veut dire que vos centres téléphoniques disparaîtront?

**M. Morin:** C'est exact.

**M. Angus:** Y aura-t-il d'autres changements?

**M. Morin:** Ce que nous appelons le groupe des voyages organisés sera éliminé, parce que le rendement est meilleur si nous nous en remettons aux voyagistes.



[Text]

**Mr. Angus:** So you are basically privatizing that section, to use the terminology of the day.

**Mr. Morin:** I would not call it privatizing. I think we looked at that as a segment of the business that could be improved—

**The Chairman:** Contracting out.

**Mr. Morin:** —by changing the way we deal with it.

**Mr. Angus:** Contracting out, privatization, whatever we want to call it, it is not going to be VIA employees doing it. It is going to be somebody else's employees, who may or may not be paid the same amount.

**Mr. Morin:** They are both doing it now. In fact, in order to get down to the levels of funding, we had to look at a lot of things we were doing, and we had to cut back in those areas where the expense was such that we could not continue to justify it. This is one of the areas where we did just that. The response was to continue to provide the service to the people, but to do it in a more cost-effective way.

**Mr. Angus:** It is like when you made it more difficult to get reservations on VIA Rail. It helped to put VIA in a situation of not being used as much. You do not have to answer that if you do not want.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I think it is being suggested that it is being de-marketed, and that is not the case. It is a more cost-effective way of marketing the service we have. We will continue to do that, and we think maybe it will even improve.

**Mr. Angus:** Mr. Lawless, the magic date is January 15. Are any routes that are in the corporate plan as announced by the minister going to be eliminated or reduced in operation before that date, or conversely, are any going to be in operation past that date? Or is everything happening on one day?

**Mr. Lawless:** Nearly everything is happening on that one day.

**Mr. Morin:** There is one particular service, a service west out of Ottawa, where there has been an NTA closure of that piece of track, and we have applied to them to extend the closure to January 15. We have not heard a reply from them yet. That is the only one I am aware of.

There is a case in Nova Scotia where the train service was suspended for the summer because of operating conditions. We are required to put that back on at the end of this month. Unless we have some freedom to do otherwise we are going to put it back on at the end of this month.

**Mr. Angus:** But as for the routes we know are going on January 15, none of them will be going before then—

[Translation]

**M. Angus:** Vous privatisez donc ce secteur, pour reprendre une expression bien populaire.

**M. Morin:** Je ne parlerais pas de privatisation. Nous avons cru que ces services pourraient être améliorés—

**Le président:** C'est de l'affermage.

**M. Morin:** —si l'on changeait la façon de procéder.

**M. Angus:** Qu'il s'agisse d'affermage ou de privatisation, peu importe l'expression employée, le fait demeure que ce ne seront plus les employés de Via Rail qui offriront ce service. D'autres employés, d'un autre groupe, s'en occuperont et ne recevront peut-être pas le même salaire.

**M. Morin:** Les deux catégories d'employés offrent actuellement ces services. En fait, compte tenu des niveaux de financement, il nous a fallu étudier plusieurs de nos activités et apporter des réductions là où nous ne pouvions justifier les dépenses. Ce qui explique notre décision. Nous avons décidé de continuer à offrir le service à la population, mais de le faire de façon plus rentable.

**M. Angus:** Cela ressemble à la décision que vous avez prise, un jour, de rendre la vie plus difficile à ceux qui veulent obtenir des réservations pour Via Rail, décision qui a contribué à réduire le nombre de vos clients. Vous n'avez pas besoin de répondre à ce commentaire si vous ne le désirez pas.

**M. Lawless:** Monsieur le président, je crois qu'on insinue que nous avons mis fin à nos efforts de commercialisation de ces services. C'est faux. Il s'agit simplement d'un façon plus rentable de les commercialiser. Nous continuerons à le faire, et je crois que ces services seront peut-être même meilleurs.

**M. Angus:** Monsieur Lawless, la date magique est le 15 janvier. Parmi les services mentionnés dans le plan d'entreprise annoncé par le ministre, certains seront-ils éliminés ou réduits avant cette date; certains seront-ils poursuivis après cette date? Est-ce que toutes les modifications seront apportées dans la même journée?

**M. Lawless:** Pratiquement tous les changements seront apportés ce jour-là.

**M. Morin:** Il y a un service, à partir d'Ottawa vers l'ouest, que l'ONT a interrompu; nous avons présenté une demande à l'office pour que cela soit poursuivi jusqu'au 15 janvier. Nous n'avons pas encore reçu de réponse. C'est le seul service où les choses sont un peu différentes.

En Nouvelle-Ecosse, le service ferroviaire a été interrompu, sur un tracé précis, pendant l'été en raison de difficultés d'exploitation. Il devra être rétabli à la fin du mois. A moins d'avis contraire, nous devons le rétablir à la fin du mois.

**M. Angus:** Nombre de lignes doivent disparaître le 15 janvier. Est-ce que cela veut dire qu'aucune d'entre elles ne sera annulée plus tôt—

[Texte]

**Mr. Lawless:** No, I think the Order in Council arrangement will be specific about the date, and that is what we will abide by.

**Mr. Angus:** Unless the Order in Council is changed.

**Mr. Lawless:** It is not our intention for them to change.

**Mr. Angus:** Do the reference levels you have to work with provide you with sufficient operating funds for you to lease new, modern equipment, such as was proposed by Transconsortium-Bombardier-UTDC a few years ago to equip your fleet?

• 1550

**Mr. Lawless:** The capital budget—

**Mr. Angus:** No, operating, operating for lease rather than capital.

**Mr. Morin:** Well, if it is a replacement of capital, it is a capital lease—

**Mr. Lawless:** A capital lease.

**Mr. Morin:** —and it falls under the capital authority.

**Mr. Angus:** Okay. It is the same question, though. Do you have money to do that, or are you even prevented from doing that?

**Mr. Lawless:** We are not prevented from doing anything—

**Mr. Angus:** Limited.

**Mr. Lawless:** —if we could find the money to do it. Our analysis so far tells us we are going to need the money we have to operate what we have.

**Mr. Angus:** Thank you.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** I will continue with my line of questioning of this morning. I think we established that Capreol and Sudbury are one area, and you had to retain a route from Sudbury or Capreol to Winnipeg. It is not like any other remote route. We are not running up to Churchill and back again, which is one of the remote routes, or we are not going up to Cochrane and going over to Senneterre. We are not going from Montreal to Jonquière. You are in Sudbury and you have to decide how to get this cross-country train over to Winnipeg so that you can decide at that point whether you are going to go through the Rocky Mountains, via Prince Rupert or Vancouver.

So there is a decision to be made here when the train is in Sudbury. You have a choice. You have a choice to put that train through an area which has a population of approximately 400,000 people, or send it through a rail line with about 10,000 people.

[Traduction]

**M. Lawless:** Non, je crois que le décret du Conseil précisera bien la date, et nous devons respecter ces dispositions.

**M. Angus:** A moins que l'on modifie le décret du Conseil.

**M. Lawless:** Nous n'avons pas l'intention de le demander.

**M. Angus:** Est-ce que les niveaux de référence utilisés vous permettent d'avoir des fonds d'exploitation suffisants pour louer du matériel plus moderne, comme l'avait proposé le Transconsortium-Bombardier-UTDC il y a quelques années?

**M. Lawless:** Le budget d'immobilisation—

**M. Angus:** Non, je préfère qu'on parle du budget d'exploitation plutôt que du budget d'immobilisation.

**M. Morin:** Mais, s'il s'agit du remplacement d'immobilisation, il s'agit de location-acquisition. . .

**M. Lawless:** C'est une location-acquisition.

**M. Morin:** —et cela relève donc du budget d'immobilisation.

**M. Angus:** C'est bien. De toute façon, c'est la même question. Avez-vous suffisamment d'argent pour le faire? Vous en empêche-t-on?

**M. Lawless:** On ne nous empêche pas de faire quoi que ce soit—

**M. Angus:** Vous n'avez qu'une marge de manoeuvre limitée.

**M. Lawless:** —nous pourrions faire tout ce que nous voulons si nous avions de l'argent. D'après notre étude, nous aurons besoin de tout notre budget d'exploitation pour offrir les services actuels.

**M. Angus:** Merci.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** J'aimerais poursuivre avec la série de questions que j'ai posées ce matin. Je crois que nous avons tous compris que Capreol et Sudbury sont une seule région et que vous deviez maintenir un service entre Sudbury et Winnipeg, ou Capreol et Winnipeg. Ces services diffèrent des autres qui sont offerts dans les régions éloignées. On n'offre pas l'aller-retour jusqu'à Churchill, il s'agit d'ailleurs d'un des services qui dessert une des régions les plus éloignées, et on ne se rend pas à Cochrane ou à Senneterre. On ne va pas de Montréal à Jonquière. Vous êtes à Sudbury et vous devez décider du parcours du train jusqu'à Winnipeg. Vous devez décider à quel endroit vous traverserez les Rocheuses, en passant par Prince Rupert ou par Vancouver.

Cette décision devra donc être prise lorsque le train est à Sudbury. Vous avez le choix. Vous pouvez faire passer le train dans une région où vivent environ 400 000 habitants, ou dans une autre région où il n'y en a que 10 000.



[Text]

**The Chairman:** Mr. Comuzzi, I hate to interrupt you, but that was all covered this morning. There is a mandatory route that he has been directed to service, which I gathered from his evidence was one of the reasons why the situation is as bad as you have described.

**Mr. Comuzzi:** Mr. Chairman, Capreol and Sudbury being one and the same, the mandatory route is to go from Sudbury or Capreol to Winnipeg.

**The Chairman:** I understand.

**Mr. Comuzzi:** All right. Now, you have to decide how you are going to get there.

**The Chairman:** I think you are going to end up with the same answer.

**Mr. Morin:** The mandatory route is very specific and it is from Capreol to Winnipeg via the trackage that the western transcontinental train is going to run over, and not the one that runs from Sudbury west to the Lakehead. It is very specific.

**Mr. Comuzzi:** Given the irrationality of that route, between now and January 15 would you undertake to change that remote route and consider putting the route through the populated area?

**Mr. Lawless:** We have done several months of assessment and analysis on how this network can be put together based on the reference levels we are working with. The answer really is no, and for the very reasons that I think I outlined in a great deal of detail this morning.

We feel that the only way to make this network go appropriately and cover off the reference levels and the remote service that is identified here between Capreol and Winnipeg is to do what we have done. That is the way it is going to have to be until something else happens that would change this situation. We have made that recommendation to the Minister of Transport. It has been accepted as the route they are prepared to live with, and that is the way it will be.

**Mr. Comuzzi:** So there is absolutely no way you will change your mind on servicing the people in northern Ontario.

**Mr. Lawless:** Given the circumstances and the mandate that was given to us earlier, we have made the best arrangements that we feel could be made, taking into account all of the factors. I mentioned Sudbury this morning. I mentioned the remote route that had to be folded in. I mentioned the fact that there are highway, bus, and airline alternates for the area you are talking about. I mentioned the fact that we cannot serve both routes. We have to make a choice, and while there can be a case made for one or the other, we have made the case, as I have outlined to you, to the best of our ability with that in mind. If we change this, something else is going to have to go. It is as simple as that.

[Translation]

**Le président:** Monsieur Comuzzi, j'hésite à vous interrompre, mais cette question a été abordée ce matin. Il existe un tracé obligatoire qu'on a imposé à Via Rail, et d'après ce qu'a dit notre témoin ce matin, je crois que c'est d'ailleurs pourquoi le service est aussi mauvais que vous l'avez dit.

**M. Comuzzi:** Monsieur le président, puisque Capreol et Sudbury, c'est la même chose, la route obligatoire va de Sudbury ou Capreol à Winnipeg.

**Le président:** Je comprends.

**M. Comuzzi:** C'est bien. Vous devez décider comment vous y rendre.

**Le président:** Je crois que vous allez obtenir la même réponse que précédemment.

**M. Morin:** La route obligatoire est bien précise, et elle va de Capreol à Winnipeg, par les voies qu'utilisera le transcontinental de l'ouest, et non pas les voies qui vont de l'ouest de Sudbury jusqu'à Lakehead. C'est bien précis.

**M. Comuzzi:** Étant donné que le choix de ce tracé n'est vraiment pas logique, seriez-vous disposé, avant le 15 janvier, à modifier le tracé et faire passer le train par la région la plus peuplée?

**M. Lawless:** Nous avons consacré plusieurs mois à l'étude et à l'analyse de l'établissement de ce réseau en fonction des niveaux de référence établis. Je dois vous répondre par la négative, et les réponses sont bien simples, elles sont celles que je vous ai données ce matin en détail.

Nous sommes d'avis que la seule façon d'avoir un réseau efficace, qui respecte les niveaux de référence établis, et qui desserve les régions éloignées entre Capreol et Winnipeg est de choisir le tracé établi. Ce tracé ne sera modifié que si la situation change. Nous avons formulé des recommandations en ce sens au ministre des Transports. C'est la route qu'on a choisie, qu'on acceptera, un point c'est tout.

**M. Comuzzi:** Vous refusez donc de changer d'opinion et de desservir les gens du nord de l'Ontario.

**M. Lawless:** Compte tenu des circonstances et du mandat qui nous a été confié, nous avons pris les meilleures mesures possibles, tout en tenant compte de tous les facteurs. J'ai parlé de Sudbury ce matin. J'ai signalé que le tracé pour les régions éloignées avait dû être inclus dans la structure. J'ai signalé qu'il y avait des services d'autocar et d'avion, qu'il y avait des autoroutes dans la région également. J'ai également précisé que nous ne pouvons pas utiliser les deux tracés. Il fallait choisir, et même si l'on peut défendre le choix des deux routes, nous avons pris une décision, comme je vous l'ai expliqué, une décision qui d'après nous était la meilleure à prendre. Si nous modifions ce service, il faudra abandonner quelque chose d'autre. C'est aussi simple que ça.



[Texte]

• 1555

**Mr. Comuzzi:** It is a northern route. It is a CN route versus a CP route.

**Mr. Lawless:** That was not taken into consideration. We are talking about the remote route between Capreol and Winnipeg that we are mandated to serve. There is a price tag associated with that, and if we do not serve it something else has to go.

**Mr. Comuzzi:** What you are saying to us, Mr. Lawless, is that you are going to service approximately 10,000 people at the expense of approximately 400,000 people. Is that correct?

**Mr. Lawless:** The analysis we made led us to the conclusion that we are serving this in the best way possible, having in mind that Sudbury is a very major factor. We are managing to get there through Sudbury junction and Capreol and we have a remote service to protect. We are not purposely abandoning anybody. Some of the routes we were operating before are not going to be operated now.

**Mr. Comuzzi:** But the fact is you have to get from Sudbury to Capreol to Winnipeg and you are going to go over a route that services 10,000 people as opposed to going over a route that services approximately 400,000.

**Mr. Lawless:** I think you are choosing one factor, and I have tried painstakingly to explain why we have gone the way we have. I cannot add anything.

**M. Pronovost (Saint-Maurice):** Ma première question s'adresse à M. Hanigan. Monsieur Hanigan, vous avez annoncé une modification au circuit conjoint Montréal-Hervey-Jonquière et Montréal-Hervey-Senneterre. Est-ce que le nouveau système entrera en service le 15 janvier prochain ou si cette modification va se faire plus tard dans ce cas précis?

**M. Hanigan:** Dans le cas de la liaison Montréal-Jonquière et Montréal-Senneterre, il a été annoncé qu'il y aurait un train de Montréal à Hervey-Jonction qui se séparerait ensuite en deux. Cette liaison n'entrera pas en service le 15 janvier, mais plutôt vers la fin d'avril, lorsque nous adopterons les horaires d'été.

Il y a certains problèmes techniques reliés à l'exploitation de ces deux trains qui se joindraient à Hervey-Jonction, et nous nous emploierons à les régler. Pour cette raison, cette liaison n'entrera en service qu'à la fin d'avril prochain.

**M. Pronovost:** Monsieur Hanigan, concernant ces deux circuits qui passent tous les deux par Shawinigan et Hervey-Jonction, il s'agit de deux trains indépendants. De Montréal à Hervey, ce sera le même train.

**M. Hanigan:** Oui.

**M. Pronovost:** Par la suite, il y aura deux trains différents qui se regrouperont. L'un partira de Senneterre pour aller à Hervey, et l'autre partira de Jonquière pour aller à Hervey.

[Traduction]

**M. Comuzzi:** C'est un service septentrional. Il fallait choisir entre le tracé du CN et le tracé du CP.

**M. Lawless:** Non, ce facteur n'est pas entré en ligne de compte. Il s'agit des services de desserte des régions éloignées entre Capreol et Winnipeg, une zone que nous devons desservir. Evidemment, ce service coûte quelque chose, et si nous n'offrons ce service, il faudra abandonner quelque chose d'autre.

**M. Comuzzi:** Monsieur Lawless, vous dites donc que vous allez desservir environ 10,000 personnes au détriment de 400,000 personnes. C'est bien vrai?

**M. Lawless:** L'étude que nous avons effectuée nous a révélé que c'était la meilleure façon de procéder; n'oubliez pas que Sudbury est un point très important. Nous nous y rendons en passant par Sudbury-Jonction et Capreol. Nous avons un service de régions éloignées à assurer. Ce n'est pas que nous voulons abandonner qui que ce soit. Certains des services que nous offrons auparavant n'existeront plus.

**M. Comuzzi:** Le fait demeure qu'il faut se rendre de Sudbury à Capreol jusqu'à Winnipeg, et que vous choisissiez un tracé qui dessert 10,000 personnes plutôt qu'un autre qui desservirait environ 400,000 habitants.

**M. Lawless:** Je crois que vous vous servez d'un seul facteur, et j'ai essayé d'expliquer avec soin pourquoi nous avons fait ce choix. Je ne peux rien ajouter à cela.

**Mr. Pronovost (Saint-Maurice):** My first question is for Mr. Hanigan. Mr. Hanigan, you have announced changes to the Montréal-Hervey-Jonquière and the Montréal-Hervey-Senneterre service. Will the new system be put into place and start operating on January 15 or will this change be made later?

**Mr. Hanigan:** As for the Montréal-Jonquière and Montréal-Senneterre service, it was announced that there would be a train from Montreal to Hervey Junction which would then be split. That service will not begin on January 15, but rather at the end of April, when we will start our summer schedules.

There are some technical problems related to the operation of these two trains that would join up in Hervey Junction, and we are trying to solve them. That is why this service will not be offered before the end of next April.

**Mr. Pronovost:** Mr. Hanigan, these two services both go through Shawinigan and Hervey Junction, and these are two separate trains. From Montreal to Hervey Junction, it will be the same train.

**Mr. Hanigan:** That is right.

**Mr. Pronovost:** Then, two different trains will meet there. One will leave Senneterre to go to Hervey Junction, and the other will leave Jonquière to go to Hervey.

## [Text]

Le problème, monsieur Hanigan, c'est que l'hiver, le retard entre Senneterre et Hervey-Jonction est toujours de deux heures au minimum par rapport à l'horaire officiel établi par VIA Rail. Est-ce dire que les gens qui vont prendre le train de Jonquière à Hervey-Jonction, désormais, vont toujours avoir un nouveau délai officieux, mais en pratique presque officiel, de deux heures? Est-ce qu'ils vont toujours devoir attendre pendant deux heures l'arrivée de l'autre train qui arrive de Senneterre pour s'en aller à Montréal?

**M. Hanigan:** C'est un problème dont nous sommes conscients, monsieur le député, et il est possible que nous ayons à modifier l'horaire du train de Senneterre à Hervey pour nous assurer, durant les mois d'hiver, que les deux arrivent à peu près au même moment à Hervey-Jonction. Nous allons nous attaquer à ce problème au cours des prochaines semaines afin d'éviter ces problèmes désagréables.

**M. Pronovost:** Monsieur Lawless, lors de votre comparaison du printemps dernier, vous aviez dit clairement devant ce Comité que vous alliez faire des remarques, sinon des propositions, au ministre en ce qui concerne les circuits éloignés qu'il a décidé de protéger. Est-ce que vous avez effectivement fait des remarques au ministre à ce sujet-là, et quelles sont-elles?

• 1600

**Mr. Lawless:** No, we have not made our views known yet about the remote services that are going to be operated. We are studying them. We do have some ideas. When I made the report to the minister, I included in the letter I wrote to him that we would like the opportunity later on to make some comments about some of the remote services. Quite frankly, we have had so much on our plate in dealing with this process in the last little while that we have not got to that yet, but we will. We expect to do this over the next month or two.

**M. Pronovost:** Parmi les recommandations que vous ferez au ministre, avez-vous l'intention de proposer qu'on retourne à l'ancien système sur certaines lignes éloignées? C'est-à-dire que des wagons de passagers seraient tirés par des locomotives du CN en même temps que des wagons de fret. S'agit-il d'une option que vous envisagez de proposer au ministre?

**Mr. Lawless:** No, that was not one of the options we were thinking of. I think you are referring to mixed trains. They have not been very successful even in remote areas over the years. Our thoughts were more inclined along the lines that we want to examine every one of the alternate modes available in these remote areas and see if something different can be done on this basis. I do not rule out anything, but that was really what we were thinking of.

I mentioned earlier today that we thought the Jasper-Prince Rupert was one area that needs a little further look

## [Translation]

**Mr. Hanigan,** the problem is that during the winter, the train between Senneterre and Hervey Junction always runs at least two hours late according to the VIA Rail schedule. Does that mean that from now on the people who take the Jonquière train to Hervey Junction will always have an unofficial—but now almost official in fact—waiting period two hours long? Will they always have to wait for two hours for the other train from Senneterre to get in before they can leave for Montreal?

**Mr. Hanigan:** We are aware of the problem, Mr. Pronovost, and it is possible we will have to change the schedule for the train from Senneterre to Hervey to make sure, during the winter, that these trains get to Hervey Junction at about the same time. We shall be working on this problem over the next few weeks because we are trying to avoid all these inconveniences.

**Mr. Pronovost:** Mr. Lawless, when you were before us last spring, you said quite clearly to this committee that you would make comments, if not proposals, to the minister concerning the remote routes he has decided to protect. Have you in fact made any such comments to the minister and if so, what were they?

**M. Lawless:** Non, nous n'avons pas encore présenté de commentaires au ministre sur les services en régions éloignées que nous allons offrir. Cette question est encore à l'étude. Nous avons certaines idées. Lorsque j'ai présenté mon rapport au ministre, j'ai précisé dans la lettre d'accompagnement que nous aimerions avoir l'occasion, plus tard, de lui faire quelques commentaires sur les services en régions éloignées. Pour être honnête, on a tellement eu de travail à faire au cours des derniers temps que nous n'avons pas encore eu l'occasion de nous pencher sur cette question. Nous le ferons, probablement d'ailleurs au cours des 30 ou 60 prochains jours.

**Mr. Pronovost:** Among the recommendations you will make to the minister, do you intend to successfully go back to the previous system for some of the remote routes? That is to have passenger cars as well as freight cars pulled by the same CN locomotive. Is that one of the options you are currently studying and thinking of proposing to the Minister?

**M. Lawless:** Non, nous n'avons pas envisagé cette possibilité. Je crois que vous parlez des trains mixtes. Les efforts en ce sens n'ont jamais été très réussis même dans les régions éloignées. Nous pensions plutôt à examiner chacun des modes de transport offerts dans ces régions pour déterminer s'il était possible d'arranger quelque chose de différent. Je n'écarte aucune possibilité, mais c'était plutôt ce à quoi nous pensions.

J'ai dit un peu plus tôt que nous pensions que le service Jasper-Prince Rupert méritait une étude plus



[Texte]

simply because alternate modes are available there. Maybe that could be truncated and there could be a different service.

**M. Pronovost:** Monsieur Lawless, il a été souvent question des personnes âgées qui seraient sacrifiées dans cette opération de réduction des services. Pouvez-vous me dire quel pourcentage des personnes âgées utilisent actuellement le service de VIA Rail au pays? Avez-vous des chiffres là-dessus?

**Mr. Lawless:** We do have some numbers. It is a large percentage, I think, but maybe Mr. Roche can comment.

**Mr. James Roche (Vice-President, Corporate Planning, VIA Rail):** I am sorry we do not have those figures with us.

**M. Pronovost:** Est-ce que vous pouvez les faire parvenir au Comité?

**M. Roche:** Bien sûr.

**M. Pronovost:** M. Hanigan n'est pas inclus dans ces chiffres-là, n'est-ce pas?

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** I want to go back to some of the questions raised earlier by my colleague, Mr. Comuzzi. Mr. Comuzzi was talking about a particular route, and I do not want to go through the rationale again of the decision to take the northern route versus the southern route on Sudbury. I think Mr. Comuzzi's point is well taken by everybody. The point that you are mandated to do certain things is also well taken. But it raises the larger question that if you look at the remote routes you are mandated to continue servicing, I believe this morning you said that the total cost of those routes was about \$45 million.

**Mr. Lawless:** Yes.

**Mr. Tobin:** That is a lot of money. If you look at the number of people being served on some of those routes versus the cost of providing the routes, you can take any number of examples—Winnipeg to The Pas, Churchill, 48,000, \$9.6 million shortfall in 1988. There are other equally dramatic numbers of 9,000 and 10,000 people and \$1 million shortfall in the fiscal year 1988.

I suppose the question is not whether or not people who live in remote areas unable to be serviced by anybody else should have a service, but rather who should pay for that service. If the government is going to mandate or impose a public duty on you and the management of VIA to carry on those routes, particularly in this new environment of limited funds, then there ought to be a separate vote as compensation for the public duty you have been mandated to carry on.

[Traduction]

détaillée simplement parce qu'il existe dans la région d'autres moyens de transport. Nous pourrions peut-être, limiter le service ferroviaire et offrir un service mixte dans la région.

**Mr. Pronovost:** Mr. Lawless, there has been a lot of talk of senior citizens suffering considerably if VIA reduces the services currently offered. Could you tell me what percentage of VIA's current riders are senior citizens? Do you have any data on that?

**M. Lawless:** Oui, nous avons des statistiques. Les personnes âgées représentent un pourcentage important de nos clients, je crois. M. Roche peut compléter cette réponse.

**M. James Roche (vice-président, Planification générale, VIA Rail):** Désolé, mais nous n'avons pas ces chiffres à la portée de la main.

**Mr. Pronovost:** Could you send them to the committee?

**Mr. Roche:** Certainly.

**Mr. Pronovost:** Mr. Hanigan is not included in those numbers is he?

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** J'aimerais revenir à certaines des questions qui ont été posées un peu plus tôt par mon collègue, M. Comuzzi. Il parlait d'un service particulier, et je ne veux pas qu'on reprenne encore une fois la justification de la décision de choisir le tracé du nord plutôt que le tracé du sud pour Sudbury. Je crois que les commentaires de M. Comuzzi ont été bien compris par tous et chacun. Nous comprenons ce que vous voulez dire quand vous précisez qu'on vous a confié un mandat et que vous avez certains objectifs à respecter. Cependant, je crois que vous avez dit ce matin qu'il coûtait près de 45 millions de dollars pour desservir les régions éloignées conformément au nouveau service annoncé.

**M. Lawless:** C'est exact.

**M. Tobin:** C'est beaucoup d'argent. Si vous établissez un lien entre le nombre de personnes desservies et les coûts du service, et vous pouvez prendre plusieurs exemples—Winnipeg à Le Pas, Churchill, 48,000 habitants, manque à gagner à 9,6 millions de dollars en 1988. Il y a d'autres exemples tout aussi dramatiques de régions où on a desservi 9000 ou 10,000 habitants, et où on a connu un manque à gagner de 1 million de dollars pendant l'année financière de 1988.

Il ne s'agit pas de déterminer si les gens qui vivent dans des régions éloignées où ils n'ont pas accès à d'autres moyens de transport devraient avoir accès à des services ferroviaires, mais plutôt qui devrait payer la note. Si le gouvernement insiste pour que vous et la direction de VIA Rail desserve cette population et offre ses services, particulièrement compte tenu du fait que les ressources financières disponibles sont toujours plus limitées, il devrait y avoir un crédit distinct comme forme de



[Text]

When I look at the shortfalls on some of the other routes—the percentage of passengers being carried, the percentage of return, cost-recovery on some routes that were cut—I ask myself how much of the existing VIA system, for example, in Atlantic Canada could have been carried on or restored with \$45 million.

• 1605

You did not have the option of looking at the other higher volume services in northern Ontario—either corridor services or the southern route—because you were mandated to take care of the Winnipeg-Capreol. How many of those kinds of services would \$45 million restore? I am looking for an approximation. I understand you cannot give me a—

**Mr. Lawless:** You would have to go through the cost of each one of the routes and then decide which ones you reinstate and which ones you do not. The option has always been there to treat that as an imposed public duty and fund it in a different way. The decision was made that this would be a cost to VIA, and we had no choice but to include that as part of our funding arrangements.

**Mr. Tobin:** I know that it was imposed upon you, and if you had your vote in a secret ballot you would not vote for it. I will say it for you.

**Mr. Lawless:** Those are your words and not mine. One of the problems is that this whole process of what VIA is being funded for includes all of this. We had no choice but to include that as part of our funding process. I would not be able to say which routes we would recommend at the moment.

**Mr. Tobin:** That is fair comment.

**Mr. Lawless:** You would go through it, look and see where the ridership is, where there would be an enhancement that would make the whole process better, and then make your recommendations from there.

**Mr. Tobin:** For argument's sake I am asking for a confirmation of the numbers with respect to the loss of service in Atlantic Canada. Whether or not you had the money to restore all the services is another question. I fully appreciate that. But \$45 million would put most if not all of what you cancelled back on the tracks.

**Mr. Lawless:** You may have done the calculation. I have not.

**Mr. Tobin:** Is that fair comment?

**Mr. Lawless:** I will not comment on whether or not it could all be put back on. However, \$45 million is a very large percentage of \$350 million when you get down to the fourth and fifth years, and you would be able to put

[Translation]

compensation en remerciement pour cette tâche que vous avez bien voulu accepter.

Lorsque j'étudie les données sur le manque à gagner des certains des autres services—le pourcentage des passagers, taux de rendement, le recouvrement des coûts pour certains des services qui ont été annulés et—je me demande quelle proportion du système offert actuellement par VIA Rail dans les provinces maritimes pourrait être maintenue ou rétablie grâce à 45 millions de dollars.

Vous n'avez pas eu l'occasion d'étudier le cas des services plus populaires dans le nord de l'Ontario—soit les services de corridor ou la route du sud—parce qu'on vous a dit de vous occuper du service Winnipeg-Capreol. Combien de services pourrait-on rétablir si l'on avait ces 45 millions de dollars? Je voudrais seulement une idée approximative. Je comprends que vous ne pouvez pas me donner—

**M. Lawless:** Il faudrait étudier les coûts de chaque service et décider de ceux que vous désirez rétablir. On n'a jamais vraiment écarté la possibilité de financer ces services de façon distincte puisqu'il s'agit d'une obligation publique. On a décidé que ces coûts devraient être assumés par VIA, et on n'a pas eu le choix, on a dû financer ces services à même notre budget.

**M. Tobin:** Je sais qui a imposé ces services et je suis convaincu que si vous pouviez voter en secret vous voteriez contre. Je le dis en votre nom.

**M. Lawless:** C'est vous qui le dites, mais pas moi. Malheureusement, le financement de VIA Rail est offert en fonction de tous ces services. Nous avons dû les inclure parce qu'ils étaient prévus. Je ne pourrais dire quelles routes je proposerais en ce moment.

**M. Tobin:** Je vois.

**M. Lawless:** On étudierait toute la question, on déterminerait le nombre de voyageurs, les services qui, s'ils étaient rétablis, sauraient améliorer le système, puis on formulerait des recommandations.

**M. Tobin:** J'aimerais simplement avoir, à titre d'exemple, les chiffres pour l'est du pays. Pour cet exemple, il importe peu que vous ayez les ressources financières nécessaires pour établir les services. Je comprends. Mais un montant de 45 millions de dollars nous permettrait de rétablir tous les services annulés ou tout au moins la majorité d'entre eux.

**M. Lawless:** Vous avez peut-être fait ces calculs, mais ce n'est pas mon cas.

**M. Tobin:** Mais mon raisonnement n'est pas faux.

**M. Lawless:** Je ne saurais vous dire si tous les services annulés pourraient être rétablis. Cependant, 45 millions de dollars représentent un bon pourcentage des 350 millions de dollars, et lorsqu'on est rendu à la quatrième

## [Texte]

back whatever you decided to put back on that basis. We have not indulged in that kind of exercise because it has not been an option open to us. It was not an option when we were given the mandate, it is not now, and I am not aware that it is even being considered.

**The Chairman:** With respect to Mr. Tobin's question, I understand everything you have said up till now, but you did not expect to come before the Transport Committee. We are trying to explore the rationale for these difficult decisions and if we can get all the information see if there is anything sensible we can recommend.

I thought the questions and answers this morning were excellent. With these isolated, mandated routes—with that type of money—you must have the figures. You must give us some idea so that this committee does not go off half-cocked and say, for example, that \$45 million will go into the corridor to restore all services 7 days a week.

Nova Scotia is being gutted along with all the regions. Why could not some of that money be used to provide half a passenger service in my valley where all the people are? Why gut the whole thing?

Somewhere along the line it would help to know if the \$45 million out there is available strictly as a separate mandate. We all know it is there, and we all said for public policy and social reasons, etc., perhaps it should stay there, but should it come out of the VIA budget? If it does not come out of the VIA budget and if the government kept the money and did not let it disappear, what could be done with it? That could be part of our recommendation, one that might stimulate some rethinking in the executive.

**Mr. Lawless:** We would have to go through the same exercise you would go through. Now that we have provided you with the costs of each one of the services, you could go through the exercise and decide among yourselves that this is the best priority we have in this process. The numbers can add up. We have not indulged in that exercise because we did not have the flexibility to do that. If we get the mandate to do that, I will have it back to you in 24 hours.

• 1610

**The Chairman:** You are a very good witness, Mr. Lawless.

**Mr. Tobin:** I agree with Mr. Lawless. In fact everybody in this room can pick up this document and start adding up numbers and figure out how far \$45 million will take you, and I tell you it will take you pretty damn far and

## [Traduction]

ou la cinquième année, on pourrait à ce moment-là rétablir les services que l'on jugerait opportuns. Cependant, nous n'avons pas procédé à ce genre d'étude, parce que ce n'est pas une des options qui nous étaient offertes. Ce n'était pas le cas lorsqu'on nous a confié ce mandat, et ce n'est toujours pas le cas. Je ne pense pas que ce soit une possibilité que l'on oserait envisager.

**Le président:** J'ai compris tout ce que vous avez dit en réponse à la question de M. Tobin, mais je sais que vous ne vous attendiez pas à témoigner devant le Comité des transports. Nous essayons d'étudier le raisonnement que l'on donne pour ces décisions fort pénibles, et si nous pouvons obtenir tous les renseignements, nous pourrions peut-être avoir des propositions à formuler.

Les questions et réponses que nous avons entendues ce matin étaient très bonnes. Je suis convaincu que vous avez des données et des statistiques sur ces services obligatoires en région éloignée, compte tenu de leurs coûts. Vous devez quand même nous donner une certaine idée de ces chiffres, car vous ne voudrez pas, par exemple, qu'on dise que ces 45 millions de dollars seront utilisés pour le corridor pour établir les services sept jours par semaine. Si nous n'avons pas les données pertinentes, nos recommandations ne seront peut-être pas logiques.

La Nouvelle-Ecosse est vraiment vidée de sa substance comme toutes les régions. Pourquoi ne pas se servir de cet argent pour offrir un demi-service de voyageurs dans ma vallée où vivent la majorité des gens? Pourquoi annuler tout le service?

Il serait utile de savoir si les 45 millions de dollars sont disponibles sous un crédit distinct. Nous savons tous que ce montant existe, nous avons tous dit que pour des raisons sociales, il faudrait le préserver, mais il faut se demander s'il devra sortir du budget de VIA Rail? S'il ne vient pas du budget de VIA Rail et si le gouvernement conserve l'argent et ne le perd pas, qu'en faire? Peut-être pourrions-nous recommander quelque chose en ce sens, pour encourager le Cabinet à revoir certaines des propositions.

**M. Lawless:** Il nous faudrait suivre le même processus que vous. Une fois que vous avez les données sur les coûts de tous les services, vous pourriez étudier toute la question et décider des priorités à établir. Les chiffres existent. Nous n'avons pas procédé à cette étude parce que nous n'avions aucune marge de manoeuvre. Si on nous confie un mandat en ce sens, nous pourrions vous donner des résultats dans les 24 heures.

**La présidente:** Vous êtes un très bon témoin, monsieur Lawless.

**M. Tobin:** Je suis d'accord avec M. Lawless. De fait, tous les gens de la salle peuvent prendre ce document et commencer à calculer les chiffres et déterminer ce que 45 millions de dollars vous permettront d'accomplir. Je tiens



[Text]

move an awful lot of people who currently do not have a train to ride.

**Mr. Lawless:** Yes. There is no doubt that \$45 million is a large number and it could create some services.

They are going to remind you, Mr. Chairman, that there are fully allocated costs and there are avoidable costs.

**An hon. member:** Oh, not that again.

**Mr. Morin:** In order to do this you need the fully allocated costs.

**Mr. Lawless:** It is a heck of a great speech and we have it down pat, okay?

**The Chairman:** We have one set of books. You have the rest.

**Mr. Tobin:** If I could continue on this subject, again on remote routes, Mr. Lawless, unless I misunderstood you, and if I have correct me, a number of times you said that you have given notice to the minister that at some point in the future you want to take another look at these remote routes and perhaps present some options. I do not expect you are going to give us in detail what options and what routes today; that is a matter for discussion. But I am curious to know, given the piece of paper you put in front of us on the cost of investment requirements for various transportation modes from 1990 to 2010, over a 20-year period, net values in 1988 dollars, Winnipeg-Churchill: road \$650 million, air \$29 million, train \$30 million. I presume those numbers for rail include freight and passengers, or is that just VIA's numbers?

**Mr. Morin:** Just passengers.

**Mr. Tobin:** Just passenger numbers alone? You have some here that are quite striking, to say the least. On road \$198 million, on air \$13 million, but on rail \$26 million. On air \$27 million and on rail \$64 million. You gave us these numbers for a reason, to compare modes. When you say you are looking at other possibilities, do you mean other rail possibilities, or is this a suggestion to the Government of Canada to provide transportation in a cheaper mode?

**Mr. Lawless:** No. We are just trying to demonstrate to the committee that these are the differences in the various options, the various modes. That is all we are really trying to do.

**Mr. Tobin:** That is very kind of you. It is one of the few times—totally unsolicited, I might add, and curious to say

[Translation]

à vous assurer que vous pouvez faire bien des choses avec cet argent et aider bien des gens qui n'ont actuellement pas accès à un service ferroviaire.

**M. Lawless:** C'est vrai. Il est évident que 45 millions de dollars sont un montant assez important, qui permettrait de créer certains services.

Il faut vous rappeler, monsieur le président, qu'il existe deux types de coûts: les coûts intégralement répartis et les coûts évitables.

**Une voix:** Pas encore ça!

**M. Morin:** Pour faire ce que vous proposez, il faut tenir compte des coûts intégralement répartis.

**M. Lawless:** On est tellement habitué à le dire que cela devient automatique.

**Le président:** Nous avons reçu une série de documents. Vous avez les autres.

**M. Tobin:** J'aimerais continuer à poser d'autres questions, monsieur Lawless, sur les services en région éloignée. A moins que j'aie mal compris, et si c'est le cas, n'hésitez pas à me reprendre, vous avez dit à plusieurs reprises que vous fait part au ministre de votre intention, un jour ou l'autre, d'étudier à nouveau ces services en région éloignée et de présenter, peut-être, certaines solutions de rechange. Je ne m'attends pas à ce que vous nous disiez aujourd'hui quelles sont ces solutions et quels services elles touchent. Cette question pourra faire l'objet de discussions. Cependant, compte tenu du document que vous nous avez donné sur les besoins en investissements des divers modes de transport en 1990 et l'an 2010, une période de 20 ans, en dollars de 1988, pour Winnipeg-Churchill on dit: transport terrestre, 650 millions de dollars, transport aérien, 29 million de dollars et transport ferroviaire 30 millions de dollars. Je suppose que ce dernier chiffre inclut le transport des voyageurs et des marchandises. S'agit-il exclusivement des chiffres qui touchent Via Rail?

**M. Morin:** Oui, exclusivement le transport de voyageurs.

**M. Tobin:** Simplement les voyageurs? Vous avez des chiffres assez frappants. Pour le transport routier, 198 millions, le transport aérien, 13 millions de dollars, mais le transport ferroviaire 26 millions de dollars. Dans un autre cas, le transport aérien, 27 millions de dollars et le transport ferroviaire, 64 millions de dollars. Vous nous avez donné ces chiffres pour une raison, pour que l'on compare les divers modes de transport. Lorsque vous dites que vous étudiez diverses autres possibilités, parlez-vous de possibilités «ferroviaires», ou s'agit-il plutôt d'une suggestion du gouvernement du Canada qui vise à assurer le transport en commun, mais à des coûts moins élevés?

**M. Lawless:** Non. Nous essayons simplement de démontrer au Comité qu'il s'agit là des différences entre les divers modes de transport à utiliser. C'est tout ce que nous essayons de faire.

**M. Tobin:** C'est bien gentil. C'est une des premières fois que vous nous avez donné un exemple des coûts des



*[Texte]*

the least—that you provided us an example of the costs of various modes to these remote communities. I am being quite serious. In your mind, are there other rail options that make sense in terms of the cost of providing services?

**Mr. Lawless:** I think the question was asked whether we would be interested in getting into a mixed train situation again. It is highly unlikely. Freight trains are not run on a predictable basis or on the kinds of schedules you want for this kind of thing; it is really only done as a convenience. You would have to be very careful about what you did.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, there is a catch-22 here. On the one hand, there is a tremendous cost assigned and dedicated, and it stays there over a period of years ahead, to serve these mandatory routes. Given your limited budget, that is severely limiting your flexibility to serve other parts of the country. That is one part of the catch-22. The other side of the coin is that because that restriction is there, quite understandably from VIA Rail's point of view but not from the points of view of people in those communities, there is going to be a desire to get out of that commitment. Anybody who does not understand that obviously is not expecting you to do your job from the perspective of VIA Rail.

You and your organization will do everything in your power to get out of that commitment. The thing that concerns me is twofold. One, the dollars are tied up and cannot be used elsewhere where they could have a much greater impact. Two, unless there is a separate vote provided by the Government of Canada, if you want compensation for the public duty that you bear on behalf of the government who mandated these routes, I think eventually these remote communities are going to end up out of business too, and I am afraid the dollars will not be saved.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I would not accept the comment that VIA Rail is going to do everything they can to get out of that commitment.

First of all, let us assume that VIA is going to do nothing about the remote services, accept them as mandated, and the Government of Canada has decided those are the remote services that are going to be operated and that is that. I just think I am duty-bound to examine those remote services and make whatever judgments I can to see if they can be operated in a different way, with maybe other modes brought forward. I do not expect that we are going to be able to do any great things here. It goes back to what I said in my opening statement. At one time there were only three or four remote services identified; there are now nine. It is a big dollar, as you mentioned, associated with operating those remote services—\$45 million is a lot of money. I just want to have that—

*[Traduction]*

divers modes de transport pour les régions éloignées. Nous ne vous en avons pas fait la demande, et il est plutôt surprenant que vous nous ayez offert ces données. Je suis bien sérieux. A votre avis, y a-t-il d'autres services ferroviaires qui seraient logiques, compte tenu les coûts afférents?

**M. Lawless:** Je crois qu'on m'a demandé si on était intéressé à offrir un service mixte. C'est fort peu probable. Les trains de marchandises ne circulent pas à horaire fixe, aux mêmes types d'horaire que vous voudriez avoir. Ils circulent selon les besoins. Il faut être bien prudent lorsque vous voulez mettre sur pied de nouveaux services.

**M. Tobin:** Monsieur le président, il n'y a pas moyen de s'en sortir. D'un côté, on a déterminé que ces lignes entraîneront des coûts fort importants, et on assurera pendant un bon nombre d'années encore ces services obligatoires en région éloignée. Compte tenu de votre budget limité, cette affectation des ressources vous empêche dans une certaine mesure d'offrir des services dans d'autres régions du pays. Cela, c'est un aspect du problème. D'un autre côté, en raison des restrictions qui vous sont imposées à cet égard, il est normal que Via Rail, même si les gens des localités visées ne sont pas d'accord, cherche à se défaire de cet engagement. Quiconque ne comprend pas votre position ne s'attend certainement pas à ce que vous défendiez les intérêts de Via Rail.

Vous et votre groupe ferez tout ce que vous pouvez pour vous défaire de cet engagement. Il y a deux facteurs qui me préoccupent. Tout d'abord, ces dollars sont réservés et ne peuvent être utilisés ailleurs, où ils pourraient être beaucoup plus utiles. Deuxièmement, à moins qu'un crédit distinct soit proposé par le gouvernement du Canada, si vous voulez une forme de compensation quelconque pour avoir rempli votre devoir parce que le gouvernement vous a forcés à desservir ces régions, je crois qu'éventuellement ces régions éloignées n'existeront plus, et tout cet argent aura été gaspillé.

**M. Lawless:** Monsieur le président, je n'admets pas qu'on dise que Via Rail fera tout ce qu'il peut pour se défaire de cet engagement.

Tout d'abord, nous devons supposer que Via Rail ne fera rien pour les services en région éloignée, qu'il les acceptera comme partie de son mandat, et qu'il dira que le gouvernement du Canada a jugé bon d'offrir des services dans ces régions éloignées et qu'ils seront offerts, un point c'est tout. J'estime simplement avoir le devoir d'examiner ces liaisons en région éloignée et de déterminer si ce service peut être offert de manière différente, voire par un autre mode de transport. Je ne pense pas que nous puissions faire grand-chose puisque comme je l'ai dit dans ma déclaration de ce matin, au départ la loi ne citait que trois ou quatre liaisons en région éloignée et maintenant il y en a neuf. Comme vous l'avez dit, 45 millions de dollars pour exploiter ces liaisons, cela fait beaucoup d'argent. Je veux simplement avoir—

[Text]

[Translation]

• 1615

**Mr. Tobin:** What is the total number of people served on these remote routes?

**Mr. Lawless:** It is very small, really.

**Mr. Tobin:** Two hundred thousand in total for \$45 million? Is it that many?

**Mr. Morin:** It is not a large number. We have some detail.

**Mr. Lawless:** One of the things we mentioned, Mr. Chairman, was that in some of these communities we do not have very many statistics. We know they go through communities. Sometimes there are one or two people there, and sometimes there are 10 people across a river who do not have any service. That is the kind of thing we are up against there.

**Mr. Tobin:** In the meantime, we have displaced, by your own estimate, 1.7 million, and that is assuming that the analysis VIA used stands the test of time, that if you take away  $x$  number of cars you will lose  $x$  number of bodies. I personally think that once the regular daily nature of the service changes, for two days a week you are forcing me to get a car, and I will probably start driving the car five days a week. I do not think you have calculated that when you estimated only a loss of 1.7 million. It is clear that in terms of the use of the dollars we have displaced many hundreds of thousands of people in order to commit ourselves to a service that is serving a very small number of people. Would you agree with that?

**The Chairman:** Mr. Tobin—

**Mr. Tobin:** He is nodding his head. I would like to have it on the record.

**Mr. Lawless:** I would not use the term that we have displaced anybody. As I said before—

**Mr. Tobin:** That is a consequence of the decision then.

**Mr. Lawless:** Exactly.

**Mr. Tobin:** Do you agree with that?

**The Chairman:** Thank you, Mr. Tobin. That was very interesting.

**Mr. Pronovost:** Étant donné qu'il est déjà presque 16h20, le président peut-il déterminer un temps très précis pour le reste des questions aux représentants de VIA Rail? Autrement, on n'aura pas le temps de poser des questions au président du Canadien National, et ce serait déplorable.

**The Chairman:** We are hoping to conclude the hearing today, having had a full three hours this morning, and at 5.30 p.m. we will have had another full three hours. That is six full hours with the witnesses. I certainly thought we would be through VIA by 4.30 p.m. There are three new members who have indicated an interest in VIA. Let us just continue and get through with it. The last questioner

**M. Tobin:** Quel est le nombre total de personnes desservies par ces liaisons?

**M. Lawless:** Cela fait très peu, vraiment.

**M. Tobin:** 200 000 pour 45 millions de dollars? Est-ce que cela fait beaucoup?

**M. Morin:** Cela ne fait pas beaucoup. Nous avons quelques détails.

**M. Lawless:** Monsieur le président, nous n'avons pas beaucoup de statistiques sur certaines de ces collectivités. Nous savons que ces lignes traversent des collectivités. Parfois il s'agit d'une ou deux personnes, alors que de l'autre côté de la rivière il peut y avoir 10 personnes qui n'ont pas droit à ce service. C'est le genre de problème qui se pose à nous.

**M. Tobin:** Entre-temps, nous avons déplacé, d'après vos propres chiffres, 1,7 million, et ceci à condition que l'analyse utilisée par Via résiste au temps, que la suppression de  $x$  voitures corresponde à la perte de  $x$  voyageurs. Personnellement j'estime que si vous changez la nature quotidienne et régulière du service pendant deux jours par semaine, vous m'obligez à me servir d'une voiture, et il est fort probable que je finirai par m'en servir cinq jours par semaine. Je ne pense pas que vous ayez tenu compte de cela en estimant seulement une perte de 1.7 million de voyageurs. Il est évident que pour conserver un service offert à un très petit nombre de personnes pour un coût très élevé, nous avons sacrifié plusieurs centaines de milliers d'autres clients. N'est-ce pas?

**Le président:** Monsieur Tobin—

**M. Tobin:** Il opine du chef. J'aimerais que cela figure au compte-rendu.

**M. Lawless:** Je ne parlerai pas de sacrifice. Comme je l'ai déjà dit—

**M. Tobin:** Disons que c'est la conséquence de cette décision.

**M. Lawless:** Exactement.

**M. Tobin:** Vous êtes d'accord?

**Le président:** Merci, monsieur Tobin. C'était très intéressant.

**Mr. Pronovost:** Since it is nearly 4.20 a.m., could the Chairman tell us exactly how long we are going to stay on VIA? Otherwise, we will not have any time to question the president of CN and it would be a shame.

**Le président:** Nous espérons conclure aujourd'hui, ayant déjà consacré trois heures complètes ce matin à cette audience, et à 17h30 nous y aurons encore consacré trois heures complètes. Cela fera six heures avec les mêmes témoins. J'avais pensé que nous en aurions terminé avec Via à 16h30. Il y a trois nouveaux venus qui veulent poser des questions sur Via Rail. Allons jusqu'au



[Texte]

went a little over, but that was partly through the intervention of the chairman.

**Mr. Fontana (London East):** Just so that everyone is clear about this, the question was asked how many people are served by those remote routes, and somebody mentioned there were 200,000. Those are 200,000 passengers. *Review 89* says there are 9,300 permanent residents—9,000 people—for a \$45 million price tag.

**Mr. Roche:** Just to clarify that, there are 9,300 permanent residents along the remote portions of those services, and *Review 89* refers to eight of the services and does not include the Skeena. You would have to add the Skeena on top of that.

**Mr. Lawless:** Which is probably the most heavily travelled.

**Mr. Fontana:** But eight out of the nine—

**Mr. Roche:** So you have an order of it anyway.

**The Chairman:** Fine. Thank you for both of those—

**Mr. Lawless:** That is why, Mr. Chairman, I want to look at this and see—

**The Chairman:** —interesting points of order, which may or may not have been points of order. There will be a supplementary by Mr. Malone. He asked about this when we were developing that interesting series of questions and answers.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I think the view that Mr. Tobin is raising is one that is worthwhile, but it has an allusion that is tricky. He asks how much we pay for the nine remote routes, then takes that number of \$45 million and pretends that we can apply that to any other part of the system that might be abandoned. The government set a benchmark and—

**The Chairman:** Mr. Malone, this is argument and debate.

**Mr. Malone:** No, no. I am not—

**The Chairman:** This is not a point of order.

**Mr. Malone:** I am not to the point.

**The Chairman:** It is not a question. I thought you were going to ask a supplementary question.

**Mr. Malone:** Yes, and it is—

**The Chairman:** Well, ask the supplementary question.

**Mr. Malone:** That is just what I was about to do, sir.

**The Chairman:** Okay. We are all right so far. Let us stay that way.

• 1620

**Mr. Malone:** That is not hard to do. If you have a benchmark that establishes \$45 million, then if you are going to have to put other forms of transportation in place, you cannot attach \$45 million to the rest of the . .

[Traduction]

bout. Le dernier intervenant était un peu long, mais c'est en partie à cause de l'intervention du président.

**M. Fontana (London-Est):** Afin d'éviter tout malentendu, la question était combien de personnes sont desservies par ces liaisons en région éloignée, et quelqu'un a répondu 200 000. Cela veut dire 200 000 voyageurs. *L'étude 89* parle de 9,000 résidents permanents—9,000 personnes qui nous coûtent 45 millions de dollars.

**M. Roche:** Une petite précision. Quand *Etude 89* cite 9,300 résidents permanents le long de ces lignes, elle ne parle que de huit de ces lignes, excluant la ligne Skeena. Il faudrait ajouter les résidents qu'elle représente.

**M. Lawless:** Et c'est probablement la plus fréquentée.

**M. Fontana:** Mais huit sur neuf—

**M. Roche:** Cela vous donne quand même une idée.

**Le président:** Très bien. Je vous remercie tous les deux de ces—

**M. Lawless:** C'est la raison pour laquelle, monsieur le président, je tiens à étudier cette question pour voir—

**Le président:** —points intéressants en rappel au Règlement qui n'en était peut-être pas. M. Malone va poser une question complémentaire. Il s'est manifesté pendant que nous procédions à cet échange intéressant de questions et de réponses.

**M. Malone:** Monsieur le président, l'argument de M. Tobin est certes méritoire, mais il est un peu tendancieux. Après avoir demandé combien nous coûtent ces neuf liaisons en région éloignée, il prend cette somme de 45 millions de dollars et prétend que nous pouvons l'affecter à une autre partie du réseau sur le point d'être abandonnée. Le gouvernement fixe un objectif et—

**Le président:** Monsieur Malone, c'est un débat que vous ouvrez.

**M. Malone:** Non. Je—

**Le président:** Ce n'est pas un rappel au Règlement.

**M. Malone:** Ce n'est pas un rappel au Règlement.

**Le président:** Ce n'est pas une question. Je croyais que vous vouliez poser une question complémentaire.

**M. Malone:** Oui, et c'est—

**Le président:** Alors, posez-la, votre question.

**M. Malone:** C'est exactement ce que j'allais faire, monsieur.

**Le président:** Très bien. Tout va bien pour le moment, ne changeons rien.

**M. Malone:** Ce n'est pas difficile. Ces 45 millions de dollars correspondent à un objectif. Si vous décidez de mettre en place d'autres formes de transport, vous ne pouvez affecter ces 45 millions de dollars au reste. . .



[Text]

**The Chairman:** This is what we are supposed to debate when we try to write our report. What is your question? You sneaked a point of order under a supplementary question. I recognized you for it, but you have not asked the question yet. Is there is question?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, I want to get on here somewhere.

**The Chairman:** You will get on as soon as we get through with some of these points of order.

Have you finished your comment? You did not have a question.

**Mr. Benjamin:** I have a couple of quickies for Mr. Lawless.

**The Chairman:** I have Mr. Chadwick, who has sat here all morning and did not ask a question. I have Mr. Fontana, Mrs. Venne, and Mr. Gray, who just appeared.

**Mr. Gray:** At 3.30 p.m., Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** On that same point of order, the notices said we were going to be discussing VIA Rail. If we are going to discuss internal matters regarding Canadian National, we have their annual report, the estimates, and all kinds of other sources. I do not know what we can ask Mr. Lawless that has anything to do with VIA Rail if it is going to be strictly about Canadian National Railway operations.

**The Chairman:** Let us get on with it, Mr. Benjamin. Let the Chair worry about it.

**Mr. Benjamin:** Let us take all the time we want on VIA Rail.

**The Chairman:** Get on to your questions. Come on, boys.

**Mr. Benjamin:** I have a quick question for Mr. Lawless. Can you tell us roughly how much federal tax VIA Rail paid in 1988 on diesel fuel? If we ever get to CN, I will ask for the same figure.

**Mr. Lawless:** Those figures are available. I do not have them with me. Perhaps Mr. Roche can look for them while we are continuing.

**Mr. Benjamin:** I have them for 1987, but I cannot find them.

**The Chairman:** Next question. Never mind the answer.

**Mr. Benjamin:** I just wanted to leave a thought with Mr. Lawless to see whether or not he would agree that the diesel fuel taxes that VIA, CN, and CP pay are nothing more than a direct subsidy to the bus, truck, and automobile industries. They do not have to build, maintain, and operate their own right of way. Yet the railways are victimized by having to pay taxes on diesel

[Translation]

**Le président:** C'est le genre de débat qui aura lieu au moment de la rédaction de notre rapport. Quelle est votre question? Vous glissez un rappel au règlement dans une question complémentaire. C'est la raison pour laquelle je vous ai donné la parole, mais vous n'avez pas encore posé votre question. Avez-vous une question à poser?

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, je voudrais bien pouvoir poser une question.

**Le président:** Vous le pourrez dès que nous en aurons terminé avec ces rappels au règlement.

Avez-vous fini? Vous n'aviez pas de question à poser.

**M. Benjamin:** J'ai une ou deux petites questions pour M. Lawless.

**Le président:** J'ai M. Chadwick, qui est ici présent depuis ce matin et qui n'a pas posé une question. J'ai M. Fontana, M<sup>me</sup> Venne, et M. Gray qui vient d'apparaître.

**M. Gray:** Je suis là depuis 15h30, monsieur le président.

**M. Benjamin:** Selon l'avis de convocation, notre ordre du jour, c'est Via Rail. Si nous voulons discuter des questions internes concernant le Canadien National, nous avons son rapport annuel, son budget et toutes sortes d'autres occasions. Je ne vois pas ce que nous pouvons poser comme question à M. Lawless qui ait quelque chose à voir avec Via Rail si nous nous en tenons strictement aux activités du Canadien National.

**Le président:** Poursuivons, monsieur Benjamin. Laissez-moi m'en occuper.

**M. Benjamin:** Consacrons autant de temps que nous voulons à Via Rail.

**Le président:** Vos questions! Allons!

**M. Benjamin:** J'ai une toute petite question pour M. Lawless. Pouvez-vous nous dire approximativement combien de taxes fédérales Via Rail a payé en 1988 sur le diesel? Si jamais nous passons au CN, je reposerai la même question.

**M. Lawless:** Ces chiffres existent. Je ne les ai pas avec moi. M. Roche peut peut-être chercher pendant que nous continuons.

**M. Benjamin:** Je les ai pour 1987, mais je n'arrive pas à les trouver.

**Le président:** Question suivante. N'attendez pas la réponse.

**M. Benjamin:** Je voulais simplement demander à M. Lawless s'il ne pense pas comme moi que la taxe sur le diesel, que Via, le CN, et le CP paient, n'est rien d'autre qu'une forme de subvention directe versée aux autobus, aux camions et aux automobiles. Ils n'ont pas à construire, entretenir et exploiter leur propre emprise. Pourtant ce sont les chemins de fer qu'on pénalise en leur

[Texte]

fuel, for which they get no direct or indirect benefit. Would you agree with that?

**Mr. Lawless:** I would, and I wish I had made that speech myself. It was great.

All three railways are continually appearing before the various provincial governments. The finance ministers in each of the governments continually protest the amount of diesel fuel tax that the railways pay. It is based not on where you get the diesel fuel, but on usage in that province. If you go across the provinces—and we have this province by province—it is extremely high. The highest of all is Saskatchewan.

**Mr. Benjamin:** That figures. There is also a federal tax, is there not?

**Mr. Lawless:** Yes.

**Mr. Benjamin:** There are mixed trains in the remote routes and portions of others that would be sort of semi-remote. They do freight, express, passenger, and mail contracts.

**Mr. Lawless:** That is right, mail contracts.

**Mr. Benjamin:** It seems to me you could get a lot better cost recovery if you really went after that kind of business, including making deals with the courier companies, who do not like to run trucks or have no roads to run them on. You could fill the back half of an old passenger car with that stuff.

**Mr. Lawless:** There are not many mixed trains operating. There is one up in Churchill and one other. The reason there are not more of them is they do not meet the passengers' needs.

• 1625

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to return to the telex Mr. Angus referred to, which is signed by Gary in Montreal, whoever he is. He instructs contacting operators and wholesalers groups to advise new schedules and asked them to give new requests based on new schedules:

All the requests that have been received here for 1990 have been thrown out. I must have all new requests for 1990. Do not ask me to adjust their previous request for one day. I do not have their previous requests any more, and I want all the new requests by October 27.

That is some hell of a way to market this list. Then he goes on to say:

I am not entirely certain of consists yet

—“consists”, gentlemen, are what the train consists of, the number of cars and the kind—

[Traduction]

faisant payer des taxes sur le diesel, taxes dont ils ne tirent aucun avantage direct ou indirect. Vous pensez comme moi?

**M. Lawless:** Bien sûr, et j'aurais souhaité le dire moi-même. Beau discours.

Les trois compagnies de chemins de fer ne cessent de comparaître devant les divers gouvernements provinciaux. Les ministres des finances de chacun des gouvernements ne cessent de protester contre le montant de taxe sur le diesel payé par les chemins de fer. Ce n'est pas une taxe à l'achat, mais une taxe à l'utilisation dans chaque province. Si vous traversez toutes les provinces—ce que nous faisons—cela revient très cher. Le plus cher, c'est en Saskatchewan.

**M. Benjamin:** Cela ne m'étonne pas. Il y a aussi une taxe fédérale, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Oui.

**M. Benjamin:** Il y a des trains mixtes sur les liaisons en région éloignée et sur certaines parties d'autres liaisons, disons, en région semi-éloignée. Ils transportent des marchandises, des colis, des voyageurs et du courrier.

**M. Lawless:** C'est exact, du courrier.

**M. Benjamin:** Il me semble que vous pourriez rentabiliser vos opérations en démarchant ce genre de clients, y compris les compagnies de messagerie qui n'aiment pas les camions ou qui n'ont pas de routes pour les faire rouler. Vous pourriez facilement remplir la moitié arrière d'un vieux wagon de voyageurs.

**M. Lawless:** Il n'y a pas beaucoup de trains mixtes qui roulent. Il y en a un à Churchill et un autre. S'il n'y en a pas plus, c'est parce qu'ils ne répondent pas aux besoins des voyageurs.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais revenir au télex dont a parlé M. Angus, signé par un certain Gary de Montréal, qui qu'il soit. Il dit de contacter les voyagistes et les grossistes pour les informer des nouveaux horaires et leur demander de communiquer leurs nouvelles demandes en fonction de ces nouveaux horaires:

Toutes les demandes qui ont été reçues ici pour 1990 ont été jetées. Il me faut toutes les nouvelles demandes pour 1990. Ne me demandez pas d'ajuster leurs demandes précédentes pour un jour. Je n'ai plus leurs demandes précédentes et je veux toutes les nouvelles demandes d'ici le 27 octobre.

C'est vraiment un commerçant dans l'âme. Il continue en disant:

Je ne sais pas encore exactement quelle sera la composition

—«composition», messieurs, veut dire: nombre de voitures et genre—



## [Text]

but it will not be any bigger than this year and may be smaller.

Now, you have cancelled half the routes and the trains will not be any bigger and may be smaller. I thought the objective was to fill the trains if you can, no matter how many you have. Is that any way to market and sell tickets and fill the damn thing with people?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, the member is referring to a telex that none of us have seen. I am sure Mr. Morin will want to have a meeting with Gary, whoever Gary is, when he gets back, and that is all I can say to that.

**Mr. Benjamin:** Do you not have a copy yet?

**Mr. Lawless:** Yes, it was given to us.

**Mr. Angus:** Does he have more than four years' service?

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Mr. Morin:** If I may, Mr. Chairman, I would like to point out that the Rocky Mountaineer train ran at the consist limit for the trackage, so there is no ability to make it any bigger.

**Mr. Benjamin:** What is your consist limit?

**Mr. Morin:** I believe it is 10 cars plus power.

**Mr. Benjamin:** Single or double-header?

**Mr. Morin:** Double-header.

**Mr. Benjamin:** We used to run 18- and 20-car steam locomotives, steam trains with a double- or triple-header in the 1950s, for God's sake—18 and 20 cars!

**Mr. Morin:** All new things are not necessarily better.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, out of the 50 new locomotives ordered, how many of them have been delivered and how many are still to come?

**Mr. Lawless:** They are all delivered. I think there are 29 new locomotives in the most recent order.

**Mr. Benjamin:** There is a grand total of 50.

**Mr. Lawless:** Yes, but the most recent order is 29, and they have all been delivered.

**Mr. Benjamin:** So you have 50 new or relatively new locomotives in stock.

**Mr. Lawless:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Is that sufficient to run all of what is going to be left of the system after the . . . ?

**Mr. Lawless:** No. We will be using some of the other power.

**Mr. Benjamin:** Then there are no plans to sell any of them?

## [Translation]

mais les convois ne seront pas plus grands que cette année et même peut-être plus petits.

Vous venez de supprimer la moitié du réseau et les convois ne seront pas plus grands et même peut-être plus petits. Je croyais que l'objectif était de remplir les trains au maximum, quel qu'en soit le nombre. Est-ce vraiment ainsi qu'on commercialise un service, qu'on vend des billets et qu'on remplit des trains?

**M. Lawless:** Monsieur le président, le député fait allusion à un télex que nul d'entre nous n'a vu. Je suis certain que M. Morin voudra voir Gary, qui qu'il soit, à son retour, et c'est tout ce que je peux vous dire.

**M. Benjamin:** Vous n'avez pas encore de copie?

**M. Lawless:** Si, on nous en a donné une.

**M. Angus:** A-t-il plus de quatre ans de service?

**Des voix:** Oh!

**M. Morin:** Monsieur le président, permettez-moi de vous signaler que la composition du Montagnard des Rocheuses est à la limite pour les voies et que, pour cette raison, il n'est pas possible de l'allonger.

**M. Benjamin:** Quelle est cette limite?

**M. Morin:** Je crois qu'elle est de dix voitures, plus la locomotive.

**M. Benjamin:** Simple ou double?

**M. Morin:** Double.

**M. Benjamin:** Nous avons des convois de 18, 20 voitures avec des locomotives à vapeur, des convois tirés par deux ou trois locomotives à vapeur dans les années 50, grand dieu—18 et 20 voitures!

**M. Morin:** Tout ce qui est nouveau n'est pas forcément meilleur.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, sur les 50 nouvelles locomotives commandées, combien ont été livrées et combien en attendez-vous encore?

**M. Lawless:** Elles ont toutes été livrées. Je crois que dans la dernière commande il y avait 29 nouvelles locomotives.

**M. Benjamin:** Le total est de 50.

**M. Lawless:** Oui, mais la dernière commande était de 29, et elles ont toutes été livrées.

**M. Benjamin:** Vous avez donc maintenant en stock 50 locomotives nouvelles ou relativement nouvelles.

**M. Lawless:** Oui.

**M. Benjamin:** Est-ce suffisant pour ce qui restera du réseau après le . . . ?

**M. Lawless:** Non. Nous continuerons à utiliser certaines autres locomotives.

**M. Benjamin:** Vous n'avez donc pas l'intention de les vendre?



[Texte]

**Mr. Lawless:** No plans to sell any of them. We eventually will be selling whatever surplus equipment that we determine we do not need, based on our assessment of emergency power and that sort of thing. The same thing applies to rail cars. We are not there yet—that is down the road.

**Mr. Benjamin:** On October 10, CBC *Newsworld* reported a telephone interview with a Mr. B. Jackson, a railway consortium from Jackson, Florida—

**Mr. Fontana:** That is Richardson from Jackson.

**Mr. Benjamin:** —to purchase three routes of VIA Rail, and that he was en route to Ottawa to make a proposal. Did he ever get here? What did he propose? Has he talked to you at all about it, or anybody?

**Mr. Lawless:** No. We cannot comment on that. The minister, if you look at his press kit, has directed everybody to VIA Rail for inquiries like that and we have not seen him. We have seen nearly everybody else, though.

**Mr. Angus:** Including the guy on the Orient Express?

**Mr. Lawless:** Yes, Mr. Bligh has been to see me. He has hired Dr. Bandeen as his representative.

**The Chairman:** Royal Commission then, I suppose.

**Some hon. members:** Oh, oh!

**An hon. member:** We can call it “Mutiny on the Orient Express”.

• 1630

**Mr. Benjamin:** On or about October 12 there was a meeting with Mr. Morin, who advised that VIA Rail would be selling some of its rolling stock. Could you tell us under whose instructions Mr. Morin and VIA Rail are acting and to whom the rolling stock is going to be sold?

**Mr. Lawless:** I am not sure what the comment made reference to in detail. Mr. Morin can speak for himself. If anybody asked me the same question, I would say we will be selling some rolling stock eventually.

**Mr. Benjamin:** The refurbished stuff?

**Mr. Lawless:** No, no.

**Mr. Morin:** The requirement for cars in 1989 is for 707. The requirement under this changed program in 1993 is 458. The refurbished cars and the new cars, the better cars, would be kept to ensure that the best ones are kept for VIA.

There will be surplus cars. There will be 249 cars; some steam generator units will be surplus, as will some locomotives. The locomotives that have proven to be unreliable will be released first and will be sold. We will be attempting to find a market for any cars that are surplus. There may very well be services people will want to run for which they will want to keep cars. We will entertain requests for them.

[Traduction]

**M. Lawless:** Aucunement. Mais nous finirons par vendre tout le matériel excédentaire dont nous n'aurons pas besoin après avoir déterminé ce qu'il nous faut garder en réserve pour les cas de panne, par exemple. La même chose pour les voitures. Nous n'en sommes pas encore là—c'est plus loin.

**M. Benjamin:** Le 10 octobre, le réseau *Newsworld* de Radio-Canada a rapporté une interview par téléphone avec un certain M. B. Jackson, un consortium de chemins de fer de Jackson en Floride.

**M. Fontana:** C'est Richardson de Jackson.

**M. Benjamin:** . . . désireux d'acheter trois lignes de VIA Rail et qui était en route pour Ottawa pour faire une proposition. Est-il jamais arrivé? Qu'a-t-il proposé? Vous en a-t-il parlé à vous ou à quelqu'un d'autre?

**M. Lawless:** Non. Nous ne pouvons rien dire. Dans sa trousse de presse, le ministre renvoie à VIA Rail pour toute question de ce genre, et nous ne l'avons pas vu. Pourtant, nous avons pratiquement vu tous les autres.

**M. Angus:** Y compris celui de l'Orient Express?

**M. Lawless:** Oui, M. Bligh est venu me voir. Il a engagé M. Bandeen comme représentant.

**Le président:** La commission royale, je suppose.

**Des voix:** Oh!

**Une voix:** Nous pourrions appeler cela «mutinerie sur l'Orient Express»

**M. Benjamin:** Aux environs du 12 octobre, il y a eu une réunion avec M. Morin, qui a déclaré que VIA Rail vendrait une partie de son matériel roulant. Pourriez-vous nous dire de qui M. Morin et VIA Rail tiennent leurs instructions et à qui ce matériel roulant va être vendu?

**M. Lawless:** Je ne sais pas exactement de quel contexte il s'agissait. M. Morin pourrait répondre. Si l'on me posait la même question, je dirais en effet qu'un jour ou l'autre nous vendrons du matériel roulant.

**M. Benjamin:** Ce qui a été rénové?

**M. Lawless:** Non, non.

**M. Morin:** En 1989, nous avons besoin de 707 wagons. Avec ce nouveau programme, il nous en suffira de 458 en 1993. Les wagons rénovés et les nouveaux wagons, les meilleurs wagons, seront gardés pour VIA.

Il y aura néanmoins des wagons excédentaires. Deux cent quarante-neuf; nous aurons aussi en trop certains fourgons-chaudières et certaines locomotives. Les locomotives qui semblent les moins fiables seront vendues les premières. Nous essaierons de trouver un marché pour tout wagon excédentaire. Il est très possible que certains veuillent exploiter un service pour lesquels il leur faudra des wagons. Nous examinerons leurs demandes.

[Text]

**Mr. Benjamin:** I would caution you gentlemen about reducing the amount of equipment you have, even if it has to sit in the siding for three years. Three years from now in a new minority Parliament, you will be required to put all those routes back on the next day.

**Mr. Chadwick (Brampton—Malton):** Mr. Lawless, a response to a question by Mr. Blaikie at the conclusion of the morning session bothered me; it dashed my optimism for VIA for the future. In a statement made in reference to travel to cottagers, you express sorrow at the inconvenience. I wondered where convenience has come into the equation. Has it come into the equation? You talked about other things coming into the equation such as balancing the system, route versus route and cost versus cost and so on. Where does convenience come in? The problem I have is that I am sure—as I heard this morning—the inconvenience in the service in various places will discourage ridership across the whole system. I would like to know your views on that and where convenience comes into that equation.

**Mr. Lawless:** VIA Rail is a consumer service. It will not make any success stories in the future unless it governs itself accordingly to satisfy the customer. What we have tried to do and what we will be doing is organizing our equipment and our schedules so that they meet the requirements of the travelling public wherever and whenever we can.

To suggest and imply that some whatever-number-it-is of campers who are requiring services up in northern Ontario reflects what we are doing for the travelling public in Canada is erroneous, unfair and really does not reflect what we are doing. It is unfortunate, as I said before, that there is inconvenience for this group of people, but we do not have sufficient funds to do everything for everybody. Our marketing people have been very careful to put together a network that gives the most service under those circumstances to the most people.

**Mr. Chadwick:** With all due respect, Mr. Lawless, I am not talking just about that; it was only an example. I had heard of others. There was another one at the table in reference to Sarnia and getting into Toronto earlier in the morning. There were a couple of other examples. It sounds to me that convenience, because of your mandate and because of the financial structure you have, is not going to be met in the system at all anywhere.

• 1635

**Mr. Lawless:** I totally disagree with that. Let me give you the example you are referring to now, from Sarnia or Windsor. To get the people into Toronto at the hour you are suggesting would be most convenient, we would have to inconvenience all the people who get on that train in Sarnia and/or Windsor. If they get on at 4 a.m. they can get into Toronto at a convenient time for everybody, but that is not the way we can do it.

[Translation]

**M. Benjamin:** Je vous invite à ne pas trop diminuer votre matériel, même si une partie devait être laissée de côté pendant trois ans. Dans trois ans, nous aurons alors un gouvernement minoritaire, et il vous faudra du jour au lendemain rouvrir toutes ces lignes.

**M. Chadwick (Brampton—Malton):** Monsieur Lawless, à la fin de la séance de ce matin, vous avez répondu à M. Blaikie quelque chose qui a considérablement diminué mon optimisme quant à l'avenir de VIA. Vous avez, en effet, déclaré que vous étiez désolé que la fermeture de certaines lignes gêne les gens qui vont à la campagne. J'aimerais savoir si l'on ne s'est jamais préoccupé de ce qui gênait le plus les voyageurs. En a-t-il été même question? Vous avez parlé de rééquilibrer le réseau, du choix d'une ligne plutôt que d'une autre, de coûts, etc. Quand vous êtes-vous préoccupé de ce qui serait commode pour les voyageurs? Le problème, c'est que je suis certain, et on l'a dit ce matin, que si le service est peu commode, les gens prendront encore moins le train. J'aimerais savoir ce que vous en pensez et dans quelle mesure vous avez tenu compte de ce facteur.

**M. Lawless:** VIA Rail est un service aux consommateurs. Il est impossible de réussir si l'on n'essaie pas de satisfaire le client. Ce que nous avons essayé de faire et ce que nous continuerons de faire, c'est d'organiser notre matériel et nos horaires de façon à satisfaire les besoins des voyageurs dans toute la mesure du possible.

Aller dire que l'inconfort subi par un certain nombre de campeurs qui aimeraient être desservis dans le nord de l'Ontario et qui ne le sont pas, reflète la façon dont nous traitons notre clientèle au Canada est aussi injuste que faux et ne correspond absolument pas à la réalité. Je répète qu'il est dommage que cela gêne ce groupe de personnes, mais nous n'avons pas les fonds nécessaires pour tout faire pour tout le monde. Notre bureau du marketing a essayé de constituer un réseau qui offre le meilleur service au maximum de monde dans ces circonstances.

**M. Chadwick:** Ma foi, monsieur Lawless, il ne s'agit pas simplement de cela; ce n'était qu'un exemple. J'en ai entendu d'autres. On a en effet parlé de la liaison Sarnia—Toronto tôt ce matin. On a eu d'autres exemples. Il me semble qu'avec le mandat et la structure financière que vous avez, la commodité du réseau ne sera une priorité nulle part.

**M. Lawless:** Je ne suis pas du tout d'accord avec vous. Je vais vous donner l'exemple dont vous parliez, Sarnia ou Windsor. Pour que les gens arrivent à Toronto à l'heure qui vous semblerait la plus commode, il faudrait incommoder tous les voyageurs qui partent de Sarnia ou de Windsor. S'ils prennent le train à 4 heures du matin, ils arriveront à Toronto à une heure pratique pour tout le monde, mais nous ne pouvons faire les choses ainsi.



[Texte]

We have tried to set this up so that it is the best service available for the majority of the public and we work very hard at that. We know that in doing so we have not been able to satisfy everybody, but we are going to do our best to satisfy as many as we can.

**Mr. Chadwick:** Regarding the \$140 million we were talking about this afternoon, is it a fact, sir, that some of those people who will be terminated could live the rest of their lives on permanent salaries?

**Mr. Lawless:** No, none of them. Those who are unable to find themselves a position or who are allowed under this agreement with their unions to be put on employment security will stay on employment security until they reach pensionable age, which in our term is 55, not for the rest of their life.

**Mr. Chadwick:** But they will continue to be looked after financially on the pension.

**Mr. Lawless:** They then go on pension, yes.

**Mr. Chadwick:** What incentive will there be for them to get off the payroll? You are going to have a lot of people who are not working any more and who are getting paid.

**Mr. Lawless:** That is unfortunately so, but that is the negotiated arrangement between VIA and the unions, and that is what I said—

**Mr. Chadwick:** But it can go on.

**Mr. Lawless:** Yes, it will go on until they are of pensionable age.

**Mr. Morin:** Or until they are recalled when other people have retired. In total there are roughly 200 people of the 1,200 who fall into this category. Only 200 of them qualify for employment security; and within the next five years, and probably less than that, these people will be recalled to service. The cost of that is included in the \$140 million.

**Mr. Lawless:** That is the difficulty in projecting this whole process, but I did want to correct the member's impression that this is job security or payment until the end of their life. There is a time when they go on pension.

**Mr. Fontana:** I would like to deal with the question of rolling stock equipment in the future, because Mr. Lawless would have you believe there is an optimistic future for VIA. I hope that is the case, but I am trying to understand how we can talk about selling off rolling stock equipment, especially when this government has said they intend to have a royal commission to determine the transportation needs of this country.

What if that royal commission pointed to a more positive role for passenger rail service? You sell off your rolling stock, talk about high speed rail within five, six, seven or eight years, and you put those decisions in place

[Traduction]

Nous avons essayé d'organiser le meilleur service possible pour la majorité des voyageurs et nous faisons tout ce que nous pouvons dans ce sens. Nous savons que cela ne nous permet pas de satisfaire tout le monde, mais nous essayons de satisfaire le plus de gens possible.

**M. Chadwick:** À propos des 140 millions de dollars dont nous parlions cet après-midi, est-il vrai que certaines des personnes dont les services ne seront plus requis bénéficieront pour le restant de leurs jours d'un salaire permanent?

**M. Lawless:** Non, personne. Ceux qui ne pourront retrouver d'emploi ou qui aux termes de la convention signée avec leur syndicat peuvent bénéficier des dispositions de sécurité d'emploi, en bénéficieront jusqu'à l'âge de la retraite, qui chez nous est de 55 ans, et non pas pour le restant de leurs jours.

**M. Chadwick:** Mais on continuera de s'occuper d'eux financièrement lorsqu'ils seront à la retraite.

**M. Lawless:** Ensuite, ils touchent une pension de retraite, en effet.

**M. Chadwick:** Qu'est-ce qui les incitera à aller chercher ailleurs? Il y aura un tas de gens qui ne travailleront plus et qui seront néanmoins payés.

**M. Lawless:** C'est malheureusement vrai, mais c'est dans la convention qui a été signée entre VIA et les syndicats et, comme je le disais. . .

**M. Chadwick:** Mais cela peut continuer.

**M. Lawless:** Oui, jusqu'à ce qu'ils aient l'âge de la retraite.

**M. Morin:** Ou jusqu'à ce qu'on les rappelle lorsque d'autres prendront leur retraite. Au total, environ 200 personnes sur 1,200 tombent dans cette catégorie. Seuls 200 ont droit à la sécurité de l'emploi; et dans les cinq prochaines années, probablement avant cela, ces gens-là seront rappelés au travail. Ce coût est inclus dans les 140 millions de dollars.

**M. Lawless:** C'est pourquoi il est difficile de faire des projections, mais je ne voulais pas que le député ait l'impression qu'il s'agissait là de sécurité d'emploi ou de rémunération jusqu'à la fin des jours de tous ces employés. Il arrive un moment où ils passent à la retraite.

**M. Fontana:** J'aimerais revenir sur la question du matériel roulant, car M. Lawless semble vouloir nous faire croire que l'on peut être optimiste quant à l'avenir de VIA. J'espère que c'est vrai, mais je voudrais bien comprendre comment on peut penser vendre du matériel roulant, surtout lorsque le gouvernement a déclaré qu'il avait l'intention de demander à une commission royale d'enquête de déterminer quels sont les besoins de transport du pays.

Qu'arriverait-il si la commission royale d'enquête concluait que les services ferroviaires de voyageurs peuvent jouer un plus grand rôle? Vous vendez votre matériel roulant, vous parlez de trains à grande vitesse



[Text]

before the royal commission has had an opportunity to do its work. As well, the five-year plan is a liquid, fluid plan. Each and every year you will look at it and revise it.

In your business plan, how much money have you essentially determined you are getting for the equipment you wish to sell? Was that part of the financial references the government gave you?

**Mr. Lawless:** We have not allowed for any benefits from equipment that might be sold. But let me speak to the general question you have outlined. None of the equipment, whether it be locomotives or cars, has any role to play in high-speed service.

**Mr. Fontana:** Increased service. It does not have to be high-speed.

• 1640

**Mr. Lawless:** No, it has absolutely nothing to do with the nine-year-out potential for high-speed service.

**The Chairman:** I wonder if you can even find a market for most of it.

**A witness:** The Third World.

**The Chairman:** Seriously?

**Mr. Lawless:** Yes. For instance, the Newfoundland equipment was all sold to Third World countries. I had better be careful. Some of it was not sold to Third World countries.

Oh yes, there is a market for some of this equipment. It is highly unlikely that we will undertake a wholesale removal of equipment that we feel may be needed or useful in the short term, and I view the short term as two or three years. However, there is a series of equipment that will not be able to be used at all, and we will be very careful the way we do this. That will be the first to go. It is not going to go overnight.

**Mr. Fontana:** I do not see anything in your business plan—not that I have seen the business plan, but based on what you have said—that shows you have any more money for any equipment purchase whatsoever. So essentially you are using all the \$350 million that was committed to you by Mr. Crosbie away back in 1987 for renovations, locomotives, diners, sleepers, and all that sort of stuff. You are not going to need any more capital requirement in the next five years to run an efficient service?

**Mr. Lawless:** No. What we have tried to say this morning and repeat this afternoon is that we are satisfied that we have enough capital in the plan and we have enough equipment in the plan to operate the services we

[Translation]

dans les cinq, six, sept ou huit prochaines années, et vous mettez ces décisions en oeuvre avant que la commission royale n'ait pu effectuer son étude. D'autre part, le plan quinquennal semble très fluide puisque chaque année, sans exception, vous serez prêt à le revoir et à le réviser.

Dans votre plan d'entreprise, combien avez-vous prévu tirer du matériel que vous souhaitez vendre? Cela fait-il partie des conditions financières qui vous ont été imposées par le gouvernement?

**M. Lawless:** Nous n'avons pas prévu de bénéfices pour le matériel qui pourrait être vendu. Je répondrai toutefois à la question générale que vous avez soulevée. Rien dans le matériel en question, qu'il s'agisse de locomotives ou de wagons, ne pourrait servir au service à grande vitesse.

**M. Fontana:** À une augmentation du service? Pas forcément du service à grande vitesse.

**M. Lawless:** Non, cela n'a absolument rien à voir avec le service à grande vitesse envisagé éventuellement pour dans neuf ans.

**Le président:** Je me demande même si vous pouvez trouver un marché pour ce matériel.

**Un témoin:** voix: Le tiers-monde.

**Le président:** Sérieusement?

**M. Lawless:** Oui. Par exemple, le matériel de Terre-Neuve a été vendu à des pays du tiers-monde. Je devrais faire attention à ce que je dis. Une partie a été vendue à d'autres pays que le tiers-monde.

En effet, il y a un marché pour une partie de ce matériel. Il est très peu probable que nous entreprenions de supprimer du matériel que nous pensons pouvoir réutiliser à court terme et, quand je dis court terme, je parle de deux à trois ans. Toutefois, il y a du matériel que nous ne pourrions plus jamais réutiliser et, comptez sur nous pour être très prudents dans cet exercice. Cela ne se fera pas du jour au lendemain, et de toute façon, c'est le matériel dont nous n'avons plus rien à faire que nous vendrons d'abord.

**M. Fontana:** Je ne vois rien dans votre plan d'entreprise—non pas que j'ai vu de plan d'entreprise, mais d'après ce que vous nous en avez dit—qui indique que vous ayez de quoi acheter d'autre matériel. Donc, essentiellement, vous utilisez le total des 350 millions de dollars que vous avait réservés M. Crosbie en 1987 pour des renovations, des locomotives, des wagons-restaurants, des wagons-lits, etc. Vous n'allez pas avoir besoin d'autre équipement dans les cinq prochaines années pour exploiter un service efficace?

**M. Lawless:** Non. Ce que nous avons essayé de dire ce matin et de répéter cet après-midi, c'est que nous sommes convaincus d'avoir suffisamment de matériel et d'équipement pour offrir le service que nous avons décidé

[Texte]

have identified that are going to be operated over the five-year period. As a matter of fact, we are fairly confident we can do that beyond that period of time.

However, if we are talking about 10 years, and so on, out, then new business plans will be put together, and I am sure that included in those business plans will be the need for additional locomotives and additional cars to replace what will then be equipment that is five years older than it is now.

**Mr. Fontana:** What is happening to the five maintenance centres? Are they still going to remain intact? Are you closing some down? What is happening with the reduced service or system of 51% off?

**Mr. Lawless:** We identified that in our remarks to you earlier. Halifax will remain—

**Mr. Fontana:** Thanks to the Prime Minister.

**Mr. Lawless:** —and will be reduced. Montreal will remain. Toronto will remain and be reduced. Winnipeg. . . ?

**Mr. Morin:** Winnipeg will remain.

**Mr. Lawless:** Winnipeg will remain.

**Mr. Morin:** And Vancouver.

**Mr. Lawless:** And Vancouver.

**Mr. Fontana:** You addressed the question of VIA stations this morning. Some of them have been probably designated as heritage buildings under the new federal act or what have you—

**Mr. Lawless:** Yes.

**Mr. Fontana:** —which means that the public may have to purchase them back from VIA. I just wonder what you are going to do with the CP stations that VIA has taken over, because they might not fall under the same federal act.

**Mr. Lawless:** Oh yes, they all fall under the same federal jurisdiction with respect to heritage, if that is what you mean.

**Mr. Fontana:** Yes.

**Mr. Lawless:** The other is in accordance with the agreements between the companies. There is a VIA agreement with CN; there is a VIA agreement with CP. That does cover off stations. In some cases they revert to the railway; in other cases they will be sold.

**Mr. Fontana:** But you bought them from the railroads. They may be sold; they may be returned. Who ultimately is going to foot that bill; or if you get any money, where are you putting that money in the VIA corporate plan?

**Mr. Lawless:** As I said, there are different arrangements for different stations. Some of the stations will revert to the railways under the agreement.

**Mr. Fontana:** Could you provide all that information, when those decisions are made, to this committee so that we can analyse them from a financial standpoint and other standpoints?

[Traduction]

d'offrir durant cette période de cinq ans. Nous pensons d'ailleurs continuer à le faire après cela.

Toutefois, si vous pensez à une période de dix ans, et après cela, il faudra arrêter de nouveaux plans d'entreprise, et je suis sûr que cela comprendra de nouvelles locomotives et de nouveaux wagons pour remplacer du matériel qui aura cinq ans de plus qu'aujourd'hui.

**M. Fontana:** Qu'arrive-t-il aux cinq centres d'entretien? Vont-ils rester intacts? Allez-vous en fermer certains? Qu'arrive-t-il maintenant que le service ou le réseau est réduit de 51 p. 100.

**M. Lawless:** Nous l'avons dit dans notre déclaration ce matin. Celui d'Halifax demeurera. . .

**M. Fontana:** Grâce au premier ministre.

**M. Lawless:** . . . mais sera réduit. Celui de Montréal demeurera. Celui de Toronto demeurera, mais sera réduit. Winnipeg. . . ?

**M. Morin:** Celui de Winnipeg demeurera.

**M. Lawless:** Il demeurera aussi.

**M. Morin:** Et Vancouver.

**M. Lawless:** Et Vancouver.

**M. Fontana:** Vous avez ce matin parlé des gares Via. Certaines ont probablement été désignées monuments du patrimoine ou autre chose de ce genre au terme de la nouvelle loi fédérale. . .

**M. Lawless:** En effet.

**M. Fontana:** . . . ce qui signifie que le Trésor public va peut-être devoir les racheter à Via. Qu'allez-vous faire des gares de CP que Via a reprises parce qu'elles ne sont peut-être pas assujetties à la même loi.

**M. Lawless:** Oh si, elles relèvent toutes de la même compétence fédérale en ce qui concerne le patrimoine.

**M. Fontana:** Bien.

**M. Lawless:** Pour les autres, cela dépend des ententes conclues entre les compagnies. Via a en effet conclu une entente avec le CN et une autre avec le CP. Ces ententes couvrent les gares. Dans certains cas, elles reviennent aux chemins de fer, dans d'autres, elles seront vendues.

**M. Fontana:** Mais vous les avez achetées aux chemins de fer. Certaines seront vendues, d'autres rendues. Qui va finalement devoir payer? Et si vous en tirez quelque chose, où ira cet argent dans le plan d'entreprise de Via?

**M. Lawless:** Je répète que les circonstances varient selon les gares. Certaines seront rendues aux chemins de fer.

**M. Fontana:** Pourriez-vous nous fournir tous ces renseignements lorsque les décisions seront prises de sorte que nous puissions les analyser du point de vue financier ainsi qu'à d'autres égards?



[Text]

**Mr. Lawless:** I would like to ask Mr. Roche what information is available for the stations.

**Mr. Roche:** When those decisions are made was the question. Yes, we could do it at that time.

As Mr. Lawless says, many of the stations are individual items. There is no generality about them. We have a variety of arrangements. Some we own outright, some we lease. They are all over the map.

**Mr. Lawless:** One of the things we have to do under the FAA is produce another five-year plan. Our five-year plan that currently we are dealing with is the one that takes us from, really, 1988 through this period. We have to produce another five-year plan that will reflect where we are with the new services and the stations and that sort of thing.

• 1645

**Mr. Fontana:** My last question very much relates to the role of either the private sector or provincial governments in your network, because I think some questions have been asked as to whether or not a Mr. Bligh or a Mr. Richardson or a Go Transit—whatever—someone came in and you said you were prepared to talk to them about equipment and about the usage of the tracks or whatever relationship. . .

So are you saying that the routes in the system that is described to us now, that any service enhancement beyond your financial references now can in effect be accommodated by the private sector if they come forward, or by the provincial governments if they come forward, or by some other party that wants to bring another railroad to this country? Are you saying you are open to those kinds of suggestions?

**Mr. Lawless:** Yes, Mr. Chairman, we have set up a team in the VIA shop that will be looking after all the third party arrangements. We will be directing the provincial government inquiries and the outside inquiries to that team, and anything and everything is open for discussion.

If I might be allowed some speculation, it is highly unlikely that many of the routes that are being discontinued will surface in that area, but we are open for discussion.

**Mr. Fontana:** Yes, but would they discuss it with VIA or would they discuss it with CN and CP, because they are both a package?

**Mr. Lawless:** I mentioned this morning that both those options are available. For instance, if Mr. Bligh, who has been reported to want to operate the Orient Express. . . we do not see VIA being in that business. If Mr. Bligh has the equipment and wants to operate an Orient Express, I think if he approached CN or CP, they would probably talk to him about what he wants to operate and what the conditions are under which he would operate. But I do

[Translation]

**M. Lawless:** J'aimerais demander à M. Roche les renseignements que nous avons au sujet des gares.

**M. Roche:** On a demandé que ces renseignements soient fournis lorsque les décisions seront prises. Nous pourrions en effet les fournir.

Comme le disait M. Lawless, beaucoup de ces gares doivent être considérées individuellement. Il n'y a rien de général. Les dispositions changent selon les gares. Nous sommes entièrement propriétaires de certaines, alors que nous en louons d'autres. C'est très variable.

**M. Lawless:** Une des choses qui nous est imposée au terme de la Loi sur l'administration financière, c'est de présenter un autre plan quinquennal. Le plan quinquennal dont nous traitons ici est celui qui va de 1988 à la fin de la période en question. Il nous faudra en préparer un autre qui indiquera où nous en sommes avec les nouveaux services, les gares, etc.

**M. Fontana:** Ma dernière question porte tout à fait sur le rôle soit du secteur privé soit des gouvernements provinciaux dans votre réseau, car je pense que l'on a déjà posé certaines questions au sujet d'un M. Bligh, d'un M. Richardson ou d'un Go Transit, bref de quelqu'un qui viendrait vous voir et à qui vous déclareriez que vous êtes prêts à parler matériel et utilisation de voies ou toute autre formule..

Cela veut-il dire que toute amélioration du service dépassant vos propres possibilités financières pourrait en effet maintenant être le fait du secteur privé, si celui-ci se déclarait intéressé, ou encore des gouvernements provinciaux ou de quiconque déciderait d'offrir un nouveau service ferroviaire au Canada? Cela veut-il dire que vous êtes ouverts à toutes sortes de suggestions?

**M. Lawless:** Oui, nous avons chez Via une équipe qui s'occupera de toute négociation éventuelle avec des tiers. Nous soumettrons les demandes des gouvernements provinciaux et de l'extérieur à cette équipe, sachant que l'on pourra discuter d'absolument tout.

Je suppose toutefois qu'il est très peu probable que beaucoup des lignes sur lesquelles nous interrompons le service soient considérées dans cette catégorie, mais nous sommes prêts à discuter.

**M. Fontana:** S'agirait-il de discuter avec Via ou avec CN et CP, puisque l'un et l'autre vont ensemble?

**M. Lawless:** J'ai dit ce matin que les deux options étaient possibles. Par exemple, si M. Bligh, qui dit-on, souhaiterait exploiter l'Orient-Express. . . venait en parler à Via. . . nous ne voyons pas trop ce que Via aurait à faire là-dedans. Par contre, s'il a le matériel et qu'il veut exploiter un Orient-Express, s'il s'adressait à CN ou à CP, ces compagnies seraient probablement prêtes à discuter de la chose avec lui. Mais je ne vois pas tellement comment

[Texte]

not view the Orient Express-type operation as replacing something which VIA is operating at the moment.

**The Chairman:** That is an understatement. Thank you very much, Mr. Fontana. I see Mr. Gray. Mr. Langlois, I was going to put you in the place of Madam Venne, but you had not even indicated—you were on this morning. You may want something after Mr. Gray. He has not had any questions yet, so ask your questions, and you may be the last one on VIA—except for the chairman, who has one or two questions.

**Mr. Gray:** If Mr. Langlois has one question, I have two.

**Mr. Langlois (Manicouagan):** My question to Mr. Lawless is do you pay a registration fee to the province on your rolling stock?

**Mr. Lawless:** We pay sales tax.

**Mr. Langlois:** No, but I mean plates.

**Mr. Lawless:** No, no, we do not.

**Mr. Langlois:** For the record, Mr. Chairman, I would like to point out that on top of paying fuel taxes, the trucking companies have to buy plates in every province in which they operate, and a rig seen on the road today travelling from Halifax to Vancouver probably has to pay in the area of \$4,000 a year. On top of that, they pay income tax or they pay tax on their profit when they make profit, and when they do not make profit they go belly-up.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I have to respond to that. I will not make my 25-minute speech on this one, but I want to tell you this: the railway of this country is the only transportation company in the world that pays for its own infrastructure, is required to pay for everything they operate on, which is certainly unlike the trucking industry in this country—who in our view are not paying their fair share of highway usage. We have gone on record in that area and of course will continue to go on record in that area. The playing field is really not level, and I repeat again: we are the only people in this country who are responsible for our own infrastructure.

**The Chairman:** Any rebuttal, Mr. Langlois or gentlemen? Mr. Gray?

**Mr. Langlois:** Mr. Chairman, please. I do not agree with Mr. Lawless's assessment.

**The Chairman:** That is an interesting debate. It is a continual debate, a persistent debate, an historic debate. Now, Mr. Gray, we have you.

**Mr. Gray:** I will only take two minutes. Mr. Lawless, Mr. Hanigan and representatives with you, concerning the VIA Rail cuts, I must say that coming back from part of my constituency, I do not envy you gentlemen your position. I will not make a long speech.

[Traduction]

le genre Orient-Express pourrait remplacer quelque chose qu'offre actuellement Via.

**Le président:** C'est le moins que l'on puisse dire. Merci beaucoup, monsieur Fontana. Je vous vois, monsieur Gray. Monsieur Langlois, j'allais vous donner la place de M<sup>me</sup> Venne, mais vous n'avez même pas indiqué—vous avez pris la parole ce matin. Peut-être voudrez-vous poser quelques questions après M. Gray. Il n'a pas encore eu l'occasion d'en poser, mais, allez-y, vous serez peut-être le dernier sur Via—sans compter le président, qui voudrait aussi poser deux ou trois questions.

**M. Gray:** Si M. Langlois pose une question, j'en aurai deux.

**M. Langlois (Manicouagan):** Monsieur Lawless, payez-vous des frais d'immatriculation aux provinces pour votre matériel roulant?

**M. Lawless:** Nous payons la taxe de vente.

**M. Langlois:** Non, je parle des plaques d'immatriculation.

**M. Lawless:** Non, pas du tout.

**M. Langlois:** Afin que ce soit bien clair, je signalerai qu'en plus de la taxe sur le carburant, les compagnies de transport routier doivent acheter des plaques d'immatriculation dans chacune des provinces dans lesquelles elles travaillent, et cela coûte, par exemple, pour un semi-remorque, qui va aujourd'hui de Halifax à Vancouver quelque 4,000 dollars par an. En plus de tout cela, il doit payer un impôt sur le revenu ou sur ses bénéfices lorsqu'il fait des bénéfices, et quand il ne fait pas de bénéfices, il fait faillite.

**M. Lawless:** Monsieur le président, je me vois obligé de répondre. Je ne ferai pas mon discours habituel de 25 minutes là-dessus, mais je puis vous dire que les chemins de fer canadiens sont la seule compagnie de transport au monde qui paie son infrastructure, qui paie tout ce qu'elle utilise, ce qui n'est certainement pas le cas pour les transports routiers au Canada, qui, à notre avis, ne paient pas leur part du réseau routier qu'ils utilisent. Nous avons déjà beaucoup parlé de cette question et nous continuerons de le faire. Il est évident que tout le monde n'est pas traité de la même façon, et je répète que nous sommes les seuls au pays à assumer la responsabilité de notre infrastructure.

**Le président:** Une réponse, monsieur Langlois ou quelqu'un d'autre? Monsieur Gray?

**M. Langlois:** Monsieur le président, s'il vous plaît. Je ne suis pas d'accord avec M. Lawless.

**Le président:** C'est très intéressant. Le débat n'est pas nouveau, il continue, je dirais même qu'il est historique. A vous, monsieur Gray.

**M. Gray:** Cela ne prendra que deux minutes. Monsieur Lawless, Monsieur Hanigan et les autres qui vous accompagnent, je dois dire que pour ce qui est des coupures de Via Rail, je ne vous envie pas. Mon discours ne sera pas long.



[Text]

[Translation]

• 1650

In 1977-78, when VIA Rail came into operation, I think CP made it very clear they were very happy to jump and let the Crown corporation take over VIA Rail. We are suffering the consequences today because the federal government decided to take over.

I am going to try to stay as national as I can, Mr. Chairman.

The Gaspé-Montreal line: in the past we had seven days a week of service with VIA Rail. We are now reduced to three days a week.

Mr. Chairman, you will cut me off if I ask the same question as has already been asked, because I can read it in the minutes.

The Montreal-Gaspé train, 47.6% of recovery ratios. The Ocean Limited, from Halifax, 40.8% ratios.

Mr. Lawless, Mr. Hanigan, I would ask you if between now and January 15 VIA Rail would put out its schedule so the people from Gaspé to Montreal, if they make the link with Campbellton or Matapédia... if the trains run on the same days or they do not. It is very important, because as you gentlemen realize... and you must realize this, of course, because I have said in the past on transportation, Mr. Lawless, I was raised with a train whistle in my ears. If the Gaspé run interlinks with the Halifax run, it means in my area, going through Campbellton, Matapédia, the Ocean... with the Gaspé run there is actually no loss in service, basically.

The second question I would ask you gentlemen—

**An hon. member:** Let them answer.

**M. Gray:** Monsieur le président, je voudrais poser mes deux questions l'une à la suite de l'autre.

Parlons de la privatisation, en Gaspésie ou ailleurs. Chez nous, en Gaspésie, le trajet Gaspé-Montréal se fait trois fois par semaine alors qu'il se faisait sept fois par semaine dans le passé. Si jamais l'entreprise privée était impliquée, VIA serait-elle prête à assurer le service deux, trois ou quatre jours de plus par semaine pour accommoder la population de chez nous? Y a-t-il une espèce de flexibilité chez VIA? Comment peut-on arriver à répondre à la demande? Il est garanti qu'au niveau fédéral, le train Gaspé-Montréal sera subventionné trois jours par semaine.

I ask you that question. Can there be—what is the biological term—a “communal” relationship between VIA and what not?

The last thing I would ask you gentlemen is whether in isolated areas, the Gaspé, the Maritimes, or in the west, we have the problem... and of course as you gentlemen realize, and I realize at the same time, you deal with the amount of bucks you have; and I do not envy your position. We have central Canada, we have what we call the Quebec-Windsor corridor, we have the west part of Canada, and then we have eastern Quebec, northern

En 1977-1978, lorsque VIA Rail a entrepris ses activités, je crois que le CP a déclaré très clairement qu'il était ravi d'abandonner ce service à la Société d'État. Nous souffrons aujourd'hui des conséquences de cette prise de contrôle par le gouvernement fédéral.

J'essaierai de m'en tenir autant que possible à la perspective nationale, monsieur le président.

Pour la ligne Gaspé-Montréal: autrefois, VIA Rail nous offrait un service quotidien. Nous en sommes maintenant à un service trois jours par semaine.

Interrompez-moi, monsieur le président, si ma question a déjà été posée car je pourrais lire le compte rendu des délibérations.

Pour le train Montréal-Gaspé, le taux de rentabilité est de 47,6 p. 100. Pour l'Ocean Limited, de Halifax, il est de 40,8 p. 100.

Est-ce que d'ici au 15 janvier VIA Rail pourra sortir son horaire de sorte que les voyageurs de Gaspé à Montréal, s'ils veulent effectuer la liaison avec Campbellton ou Matapédia, puissent savoir si les trains passeront ou non les mêmes jours. C'est très important car, comme vous devez bien le comprendre, messieurs, et je l'ai déjà souvent dit, j'ai passé mon enfance en entendant siffler le train. Si le parcours de Gaspé est relié au parcours de Halifax, cela signifie pour ma région qu'il faudra passer par Campbellton, Matapédia... avec le parcours de Gaspé, il n'y en fait essentiellement pas de perte de services.

Deuxième question—

**Une voix:** Donnez-leur le temps de répondre.

**Mr. Gray:** Mr. Chairman, I would like to ask my two questions in sequence.

Let us talk about privatization, in the Gaspé and elsewhere. In my area, the Gaspé-Montreal run operates three days a week and it used to be a daily service. If the private sector were involved, would VIA operate the service two, three or four days more a week to accommodate all people? Is there any flexibility with VIA? How can the demand be met? The federal government is committed to subsidize the Gaspé-Montreal run three days a week.

Je vous pose la question. Peut-on envisager une relation—quel serait le terme biologique—de «communauté» entre VIA et autre chose?

Dernière chose, dans les régions isolées, la Gaspésie, les Maritimes ou dans l'Ouest, nous avons un problème... et je suis certain que vous comprenez, comme je comprends moi-même, que vous ne pouvez tout faire avec les ressources dont vous disposez. Je ne voudrais d'ailleurs pas être à votre place. Il y a évidemment le centre du Canada, ce que l'on appelle le couloir Québec-Windsor, puis il y a l'ouest du Canada, puis l'est du Québec, le

[Texte]

Quebec, and the Maritimes. If we go, we talk about hydro power, high-speed trains, etc. That is a marketable expense.

I went through four years working on the new National Transportation Act. We talked about airplanes going into the north, going to the Magdalen Islands, going here and going there. We talked about grandfather clauses. But as I said about our cuts, I am in favour not of reducing services... but I think the best thing that has ever happened to VIA Rail is that Minister Bouchard said he is cutting back on VIA Rail. You gentlemen have had more publicity and you will sell more tickets in the next five years than you ever sold before. It is the best marketing thing you have ever done or the minister has ever done for you. VIA Rail is in the headlines.

**An hon. member:** Would you care to make a small bet?

• 1655

**Mr. Gray:** When the expenses... the lines that will be reduced or whatever, our lines will be full. When it comes to isolated areas, gentlemen, I would ask you to respond also. West or east—and this is national—when the demand is there from the population... not a question of demarketing but marketing... that VIA Rail will say yes, if the demand is there, and you will do your utmost to make sure you will be there.

**The Chairman:** You made your comment, Mr. Gray. I thought you had two questions there at the start.

**Mr. Lawless:** There are a couple of things perhaps we could—

**The Chairman:** If you could reply quickly to the first two points.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, insofar as the schedules are concerned, as soon as the time card change is put together, we will let everybody know the days of the week, how those schedules will operate and how the Montreal train that goes through the Gaspé will tie in with the Montreal train that goes past the Gaspé one. Mr. Morin can speak to some of the scheduling in a moment, if he wants.

As far as private business is concerned, I think it is highly unlikely there would be entrepreneurs who would be interested enough to supplement what has been cut off. I do not know how it would work. I do not think it is a practical alternative. However, we think other modes will probably take up some of the slack.

As far as the isolated areas are concerned, we will take into consideration everything we can as we are operating these services. I think the member should be reminded that we have a mandate to operate some remote services. We have funding against those remote services. It is highly unlikely that any of those will change in the immediate

[Traduction]

nord du Québec et les Maritimes. On parle d'énergie hydro-électrique, de trains à grande vitesse, etc. Il s'agit d'éléments commercialisables.

J'ai travaillé quatre ans à la nouvelle Loi nationale sur les transports. Nous avons parlé des avions qui vont dans le Nord, qui vont aux Îles-de-la-Madeleine, qui vont ici et là. Nous avons parlé des clauses de droits acquis. Mais comme je le disais à propos des coupures, je préférerais que les services ne soient pas réduits mais je crois que VIA Rail ne peut que se féliciter de ce que le ministre Bouchard ait déclaré qu'il allait couper le budget de VIA Rail. Vous avez eu beaucoup plus de publicité ainsi que jamais auparavant et vous vendrez dans les cinq prochaines années beaucoup plus de billets que vous n'en avez jamais vendu. Vous n'avez jamais eu un tel outil de publicité et le ministre n'a jamais fait autant pour vous. VIA Rail fait la manchette.

**Une voix:** Seriez-vous prêt à parier quelque chose?

**M. Gray:** Compte tenu des liaisons qui ont été supprimées, les trains seront bondés sur les liaisons qui restent. J'aimerais, messieurs, que vous nous disiez ce qu'il en est au sujet des régions isolées tant dans l'Est que dans l'Ouest. J'aimerais que vous nous assuriez que VIA Rail fera tout son possible pour répondre à la demande dans ces régions.

**Le président:** Vous avez fait valoir votre point de vue, monsieur Gray. Je pensais que vous vouliez poser deux questions.

**M. Lawless:** Je devrais peut-être insister sur deux points que vient de soulever... .

**Le président:** Pourriez-vous répondre brièvement à la première question.

**M. Lawless:** Monsieur le président, nous vous ferons connaître nos nouveaux horaires dès que nous les connaissons. Vous saurez alors l'heure d'arrivée à Gaspé du train en provenance de Montréal ainsi que l'heure de départ du train de correspondance vers l'est. M. Morin pourra revenir dans un moment sur la question des horaires.

Par ailleurs, je doute que des entrepreneurs privés souhaitent assurer les liaisons qui ont été supprimées. Je vois mal comment cela pourrait se faire. À mon avis, cette solution serait bien aléatoire. Nous estimons cependant que d'autres modes de transport prendront la relève.

Quant aux régions éloignées, nous ferons tout pour répondre à leurs besoins. Je tiens à rappeler que notre mandat nous oblige à desservir certaines régions éloignées et qu'on nous accorde des fonds à cette fin. Je ne prévois pas de changement immédiat à cet égard. Nous devons cependant discuter de cette question avec le ministre. S'il



[Text]

future. However, we are committed to discuss them with the minister. Eventually there may be some changes but they are farther out than the immediate future.

**Mr. Morin:** With regard to the service and the days of service, the planning as of now is that the Gaspé train will operate on different days from the train going through to Halifax. There will in effect be trains moving on that track six days a week.

**The Chairman:** We are going to switch to the VIA situation, but before we do I have two general questions. I know you can play with figures.

In your review of passenger rail transportation in the section about the elimination of the VIA service in chapter 9. . . I am not talking about the section that says how rail is developing in the other modern worlds because of all the factors that are causing it to, and I appreciate that we are not eliminating VIA service in the decision of the minister, although there is argument as to what the future is going to be. This is sort of a general question, Mr. Lawless. Your subsection 9.5.1 gives different sectors that are affected by the elimination of VIA. Under the statement of Bouchard, we are not eliminating the service but we are certainly cutting it back. You have stated in your press release and in answer to questions here as to the effect on the workers of VIA. . . I just wonder in terms of CN and CP job losses. You have a figure for job losses if the whole service is eliminated. What is your figure for job losses for the restructured service you are going to provide?

**Mr. Lawless:** For CN and CP?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Lawless:** Those figures have not been determined yet. Mr. Sturgess in CN is looking at the impact of these announced changes and Canadian National is going to determine just what it means. There is some impact but we have to view it in its totality. There are tunnelling rights for some employees to go back and then there is seniority to protect. There is an impact, but it has not been determined yet.

**The Chairman:** There is going to be a job impact beyond strictly VIA employees.

**Mr. Lawless:** Quite frankly, Mr. Chairman, in terms of what we are looking at, I do not think it is a large job impact.

**The Chairman:** For the total elimination, it was 1,800 on your own figures in your review. I guess you would not want to say it was only 50% of that.

**Mr. Lawless:** Oh, it is much less than that.

**The Chairman:** It is a very interesting chapter.

• 1700

**Mr. Lawless:** It is much less than that. There are fewer than 100 in this whole process.

[Translation]

est possible qu'on rajuste éventuellement le tir, on n'en fera rien dans l'immédiat.

**M. Morin:** Pour ce qui est des horaires, nous comptons assurer la liaison Montréal-Gaspé les jours où il n'y aura pas de liaison Montréal-Halifax. Des trains circuleront cependant sur ce parcours six jours par semaine.

**Le président:** Nous allons maintenant passer à l'étude de la situation de VIA, mais avant de le faire, j'aimerais poser deux questions générales. Je sais que vous savez très bien jongler avec les chiffres.

Je me rapporte au chapitre 9, où il est question de la suppression de certaines liaisons ferroviaires voyageurs de VIA. . . je ne fais pas allusion à la partie du document qui porte sur l'évolution du transport ferroviaire dans le reste du monde, et je suis bien conscient du fait que ce n'est pas vraiment par choix que le ministre a décidé de réduire le service voyageurs, bien que d'aucuns s'inquiètent beaucoup de son avenir. Ma question est d'ordre plutôt générale, monsieur Lawless. Le paragraphe 9.5.1 énumère différents secteurs qui sont touchés par la suppression de certaines liaisons. M. Bouchard a insisté sur le fait que le service voyageurs n'était pas supprimé, mais il est bien évident qu'il est réduit. Votre communiqué faisait allusion aux employés du CP et du CN qui perdront leur emploi en raison de la suppression de certaines liaisons. A combien estimez-vous ces pertes d'emploi?

**M. Lawless:** Pour le CN et le CP?

**Le président:** Oui.

**M. Lawless:** Nous ne savons pas encore à combien se chiffreront ces pertes d'emploi. M. Sturgess du CN étudie actuellement la question. Il y aura certainement des conséquences au niveau de l'emploi, mais il faut tenir compte de tous les facteurs. Il y a la question de l'ancienneté et des droits dont jouissent les personnes mises en disponibilité.

**Le président:** Les employés de VIA ne seront pas les seuls touchés.

**M. Lawless:** Honnêtement, monsieur le président, je ne pense pas que les conséquences sur le plan de l'emploi soient bien grandes.

**Le président:** D'après vos propres chiffres, 1,800 employés seraient visés. Vous ne voulez pas dire que moins de la moitié de ces employés seront mis à pied.

**M. Lawless:** Ce chiffre est encore beaucoup trop élevé.

**Le président:** C'est un chapitre très intéressant.

**M. Lawless:** Moins de 100 employés sont visés.

[Texte]

**The Chairman:** I know five-year plans change every year, because they change with budgets. So your reference level of 354 four years from now could change with next year's budget.

You are one of the more experienced railroaders. I have had a long association with you and you have always been good in giving evidence before this committee. But as CEO for CN and VIA, how much of your time do you divide between the two?

**Mr. Lawless:** During the run-up of this development plan to its final submission and since the announcement, there has had to be more time spent on VIA. Ever since I have been appointed, Mr. Morin and I meet every morning and spend some time on VIA matters. I cannot say it is 50:50 or 40:60, but it is quite a bit right now and it will be less later on.

**The Chairman:** In terms of running up the plans and/or the the review of passenger rail transportation, one occurring on June 30 and this one being released—a letter of yours is dated August 22—Minister Bouchard made the announcement. . . At your press conference I was most interested in the question you received from the press. You answered it very directly. But was the announcement of a royal commission complete news to you?

**Mr. Lawless:** I heard it for the first time when the minister announced it.

**The Chairman:** So in all that run-up and in all the working on VIA, the first time you heard it was when the minister announced it?

**Mr. Lawless:** Yes.

**The Chairman:** You run the CN GO operation, do you not?

**Mr. Lawless:** Yes, we have a contractual arrangement with the Government of Ontario. It is their equipment and their schedules and we run the trains for them.

**The Chairman:** I thought it was 70:30, but under the new structure 96% of VIA's trackage is CN.

**Mr. Lawless:** Of the services VIA is going to operate, 96% will be on CN trackage.

**The Chairman:** And 4% is CP.

**Mr. Lawless:** Yes. That is a result of the recent change, and the Transcontinental is the big part of that.

**The Chairman:** If 96% is on CN track because of this change and 4% is on CP track, have you considered in your options that to help eliminate some overhead expense we could go back to where we started and

[Traduction]

**Le président:** Je sais bien que les plans quinquennaux changent tous les ans parce que les budgets changent. Le niveau de référence de 354 années-personnes dans quatre ans pourrait changer en fonction du budget qui sera proposé l'année prochaine.

Vous êtes parmi ceux qui connaissent le mieux le transport ferroviaire. Nous vous connaissons de longue date, et votre témoignage a toujours été très utile au comité. Quelle proportion de votre temps consacrez-vous aux affaires du CN et à celles de VIA en tant que P.D.G.?

**M. Lawless:** Compte tenu de la planification que nous avons dû faire depuis le moment de la décision jusqu'à l'annonce finale, j'ai dû consacrer une plus grande partie de mon temps aux affaires de VIA. M. Morin et moi-même nous rencontrons chaque matin depuis ma nomination à ce poste et nous discutons des questions touchant VIA. Je ne peux pas dire quelle proportion exacte de mon temps je consacre aux affaires de ces deux sociétés, mais il est évident que je dois m'occuper un peu plus de VIA pour l'instant.

**Le président:** Il y a eu deux annonces au sujet du transport ferroviaire des voyageurs: l'une le 30 juin, et l'autre le 22 août. Le ministre Bouchard a fait ces annonces. La réponse que vous avez donnée à un journaliste lors de votre conférence de presse m'a étonné. Vous lui avez répondu très honnêtement. Est-il vrai que vous n'aviez jamais entendu parler de la création d'une commission royale?

**M. Lawless:** J'ai appris cette nouvelle quand le ministre l'a annoncée.

**Le président:** Il n'en a jamais été question pendant tout le temps où vous avez discuté de l'avenir de VIA?

**M. Lawless:** C'est exact.

**Le président:** Vous exploitez le service GO du CN, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Nous avons conclu un contrat avec le gouvernement de l'Ontario. Le gouvernement établit l'horaire et fournit le matériel, et nous exploitons le service.

**Le président:** En vertu du nouveau régime, 91 p. 100 des voies qu'utilisent VIA appartiennent au CN alors que je croyais que la proportion était de 70-30.

**M. Lawless:** Les liaisons qui seront assurées par VIA utiliseront dans une proportion de 96 p. 100 des voies appartenant au CN.

**Le président:** Et 4 p. 100, au CP.

**M. Lawless:** Oui. C'est le résultat des changements qui ont été apportés dernièrement, en particulier au sujet du Transcontinental.

**Le président:** Si VIA utilise les voies du CN dans une proportion de 96 p. 100 et celles du CP dans une proportion de 4 p. 100, n'avez-vous pas songé à revenir à la situation antérieure et à confier au CN l'exploitation du



[Text]

mandate CN to run the rail operation that will continue to exist in this country, so that we do not have to go through two sets of Crown corporation operations?

I do not know what the overhead is. We are going to have comparisons with Amtrak and VIA and Mr. Hanigan is there. But how much did we pay Mr. de Belleval with a golden handshake? I would like to know that. I think the Canadian taxpayer deserves to know. Was it \$250,000 or \$500,000?

Regarding the restructured passenger service, we in transport all know that the railways wanted to get out of passenger service forever, and they did it in 1977 through the creation of VIA, which had no legislative mandate. We have tried it and there have been some problems, and now this very tough decision of the government affects an awful lot of Canadians.

• 1705

In your consideration of reports and discussions with the minister, have you even considered going back to help eliminate some of the overhead, which is all cost and more waste to the taxpayer, and may provide a little better service?

**Mr. Benjamin:** Renationalize it.

**Mr. Lawless:** Would you accept a no?

**The Chairman:** You have been so busy with figures you may not have looked at the overall. But you are a very straightforward witness, and if you have. . . I just cannot believe that even over coffee cups you and Mr. Morin have not asked what are we really ending up with here?

**Mr. Morin:** God forbid!

**The Chairman:** So you have never considered it?

**Mr. Lawless:** I really have not considered that. It has to be a shareholder decision on how VIA is to be operated in the future. I have indicated and encouraged the minister that VIA needs its own legislation. I understand that is now not going to happen until at least the royal commission on transportation is developed and reports. I think that is a question that needs to be discussed in the future. I just do not know whether that would be a good move or not a good move. But I do believe that VIA needs its own legislation, its own mandate, so it can operate within that framework.

Quite frankly, and I have said it quite openly, I think the move that has been made now is a major step forward in at least indicating to VIA management that this is what you are going to operate and this is what is expected of you, and we are just going to go like hell to make sure we do a good job of it. You can be assured that with that kind of mandate we have a much better chance of being successful than we have been in the past.

[Translation]

réseau ferroviaire de façon à réduire les frais généraux et à ne pas avoir deux sociétés d'État?

J'ignore quels sont vos frais généraux. Nous établirons des comparaisons entre les frais généraux d'Amtrak et de VIA avec M. Hanigan. Mais j'aimerais bien savoir à combien s'est élevé le cadeau d'adieu que nous avons fait à M. de Belleval? J'estime que les contribuables canadiens sont en droit de le savoir. Était-ce 250,000\$ ou 500,000\$.

En ce qui touche la restructuration du service voyageurs, nous savons tous que la société ferroviaire voulait depuis toujours se défaire de ce service, ce qu'elle a fait en 1977 au moment de la création de VIA, qui n'a reçu à ce moment aucun mandat législatif. La nouvelle formule a été mise à l'essai sans beaucoup de succès, et la décision qu'a maintenant prise le gouvernement afin de remédier à la situation touchera un grand nombre de Canadiens.

Dans vos rapports et dans vos discussions avec le ministre, avez-vous jamais songé à cette solution pour réduire ces frais généraux, qui sont une perte sèche et un gaspillage de plus pour les contribuables, et peut-être arriver à offrir un service un petit peu meilleur?

**M. Benjamin:** Renationaliser.

**M. Lawless:** Accepterez-vous un non?

**Le président:** Vous avez étudié tellement de chiffres que vous n'avez peut-être pas songé à considérer l'ensemble. Vous êtes un témoin très franc, et si vous avez. . . Je ne peux tout simplement pas croire que même autour d'une tasse de café vous et M. Morin ne vous soyez pas demandés: que va-t-il vraiment rester de tout cela?

**M. Morin:** Mon Dieu, non!

**Le président:** Vous n'y avez donc jamais songé?

**M. Lawless:** Je n'y ai pas vraiment songé. L'avenir de VIA dépend des décisions prises par son actionnaire. Je n'ai pas arrêté de répéter au ministre que VIA avait besoin d'être régi par sa propre loi. Je crois comprendre maintenant que cela ne se fera qu'une fois la commission royale sur les transports instituée et ses conclusions rendues. C'est une question qu'il faudra discuter. Je ne peux dire si c'est judicieux ou non, mais je crois que VIA a besoin de sa propre loi, de son propre mandat pour pouvoir fonctionner dans son propre cadre de référence.

Honnêtement, et je crois l'avoir dit ouvertement, je crois que la décision qui vient d'être prise est un pas important en avant, en ce sens qu'il indique pour le moins à la direction de VIA quel sera désormais son nouvel outil et ce qu'on attend d'elle, et nous allons faire tout notre possible pour réussir. Vous pouvez être certain qu'avec ce genre de mandat nous avons une bien plus grande chance de réussir que nous n'en avions auparavant.

[Texte]

As far as the termination of Mr. de Belleval, I do not know anything about that. I did not terminate him. You will have to ask somebody else about that.

**Mr. Benjamin:** Mr. Lawless, your appointment as CEO of VIA Rail and the activities of the board of directors and yourself and what not, has this all been reported to the National Transportation Agency, and have they given their approval in all aspects under the provisions of the Railway Act?

**Mr. Lawless:** I can only tell you this, Mr. Chairman, that I was appointed under an Order-in-Council appointment, and whether the government reported that to anybody I do not know. But once that OIC was made and I became the chief executive officer of VIA Rail and a member of the board of directors, nothing else was done as far as I am concerned.

**Mr. Benjamin:** Are there not provisions in the Railway Act that require the stamp of approval or the nod of approval from the National Transportation Agency? Are there not certain ways in which you can and cannot operate and act under the Railway Act?

**Mr. Lawless:** It applies to the railway and not to me as CEO. If there are those requirements, I assume it is not my responsibility but the responsibility of the people who appointed me.

**Mr. Benjamin:** You could be breaking the law unknowingly.

**The Chairman:** I see Mr. Tobin on CN, and then Mr. Angus.

**Mr. Lawless:** Are we going to CN now?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Lawless:** We will change hats. May we have a brief moment of respite while we change players?

**The Chairman:** Yes.

• 1710

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, let me introduce myself. I am Ron Lawless, president and—

**The Chairman:** Yes, we will dream about you tonight.

**Mr. Lawless:** —CEO of Canadian National Railways. I have with me Mr. John Sturgess, who is the senior vice-president and chief operating officer of Canadian National; Mr. Yvon Masse, vice-president and chief financial officer, and Mr. Gaston Paquin, who is the general manager of passenger services for Canadian National. He is the chief interface between CN and VIA Rail management.

I do not have, nor did I think it was necessary to have, an opening statement today, Mr. Chairman, so we stand ready to answer whatever questions the committee has.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Lawless.

[Traduction]

Pour ce qui est de ce qu'a touché M. de Belleval au moment de son départ, je ne suis pas du tout au courant. Je n'étais pas dans le coup. Il faudra que vous demandiez à quelqu'un d'autre.

**M. Benjamin:** Monsieur Lawless, votre nomination comme président-directeur général de VIA Rail, les activités du conseil d'administration, les vôtres, etc, ont-elles été soumises pour approbation, conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, à l'Office national des transports?

**M. Lawless:** Monsieur le président, tout ce que je peux vous dire c'est que j'ai été nommé en vertu d'un décret en conseil. Je ne sais pas du tout si le gouvernement a soumis cette nomination à qui que ce soit. Mais depuis que ce décret a été pris, que je suis devenu président-directeur général de VIA Rail et membre du conseil d'administration. Rien d'autre n'a été fait en ce qui me concerne.

**M. Benjamin:** N'y a-t-il pas des dispositions dans la Loi sur les chemins de fer réquerant l'approbation de l'Office national des transports? N'y a-t-il pas certaines choses que la Loi sur les chemins de fer vous permet ou ne vous permet pas?

**M. Lawless:** Elle s'applique aux chemins de fer et pas à moi en tant que PDG. Si ces conditions existent, je suppose qu'elles ne sont pas ma responsabilité mais la responsabilité de ceux qui m'ont nommé.

**M. Benjamin:** Vous pourriez enfreindre la loi sans le savoir.

**Le président:** M. Tobin veut poser des questions sur le CN, puis M. Angus.

**M. Lawless:** Nous passons maintenant au CN?

**Le président:** Oui.

**M. Lawless:** Nous allons changer de chapeau. Pouvons-nous avoir un petit répit pendant que nous changeons de joueurs?

**Le président:** Oui.

**M. Lawless:** Monsieur le président, permettez-moi de me présenter. Je m'appelle Ron Lawless président—

**Le président:** Oui, nous rêverons tous de vous ce soir.

**M. Lawless:** —directeur général du Canadien national. Je suis accompagné de M. John Sturgess notre premier vice-président et chef de l'exploitation du Canadien national, de M. Yvon Masse, notre vice-président et chef de la Direction financière et de M. Gaston Paquin, notre directeur général, Service des voyageurs. Il est responsable des liaisons entre la direction du CN et celle de VIA.

Ne l'ayant pas pensé nécessaire, je n'ai pas de déclaration préliminaire, monsieur le président, si bien que nous sommes prêts à répondre à toutes vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lawless:



[Text]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I hope we can conclude quickly, because it has been a long day.

**The Chairman:** Five minutes each?

**An hon. member:** What a hope!

**Mr. Tobin:** I hope we will have another opportunity.

Mr. Chairman, during the course of discussions earlier today with another witness—

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Mr. Tobin:** —a hell of a lot like the one in front of us now, some reference was made to trucking vis-à-vis the railways and a level playing field. To be frank around this table, everybody knows the trucking industry is providing some pretty stiff competition right now for the railways, in particular in the eastern part of this country in the freight business.

I stand to be corrected, but I submit to Mr. Lawless and his officials that with what is already a number of at best marginal routes being served by CN, and for that matter by CP in the eastern part of the country in particular, with the trucking competition increasing all the time—and that is a matter for the provinces more than for the federal government—with the marginal difference—and there is a marginal difference—and with the loss of rail passenger service on some of those routes, because there is some cashflow there—it is becoming more difficult to justify from a corporate point of view the continuance of some of the freight routes you are currently operating into eastern Canada, specifically, for example, in Atlantic Canada.

• 1715

**Mr. Lawless:** The operation of the passenger services on any one line is really not going to be the determining factor whether—

**Mr. Tobin:** No. It is part of the equation, if you are marginal already.

**Mr. Lawless:** You are right. It is a small cashflow but it is not the determining factor. Under the present arrangement the National Transportation Agency has protected the branch line process on the basis of only allowing the railways to abandon up to 4% of their route mileage a year. I think both railways are going to pursue that area as aggressively as they can to try to get their costs down. They are hoping not to lose any business. They will have the ability to transfer that business from the rail mode into an intermodal mode.

But we do not think the elimination of some of the passenger services on these lines will be the determining factor. The National Transportation Agency makes its decision based on the application that is brought forward by the freight railway itself. It is made independently, whether there are passenger services on that line or not.

[Translation]

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'espère que nous pourrions conclure rapidement car la journée a été longue.

**Le président:** Cinq minutes chacun?

**Une voix:** Quel espoir!

**M. Tobin:** J'espère que nous aurons d'autres occasions.

Monsieur le président, pendant la discussion précédente avec un autre témoin. . .

**Des voix:** Oh!

**M. Tobin:** . . . ressemblant bougrement à celui qui est devant nous maintenant, il a été question de concurrence entre le camionnage et les chemins de fer et de règles du jeu communes. Soyons francs. Nous savons tous que la concurrence que le camionnage fait aux chemins de fer est actuellement très vive pour le transport des marchandises, surtout dans l'est du pays.

Il est possible que je me trompe, mais permettez-moi de vous dire, monsieur Lawless, que compte tenu du nombre de liaisons déjà marginales au mieux offertes par le CN, et en fait par le CP également dans l'est du pays en particulier, compte tenu de la croissance permanente de la concurrence du camionnage—et cela concerne plus les provinces que le gouvernement fédéral—avec la différence marginale—et il y a une différence marginale—et compte tenu de la perte de service de voyageurs sur certaines de ces liaisons, parce que cela rapporte quand même un peu—il devient plus difficile de justifier d'un point de vue commercial le maintien de certaines de ces lignes de marchandises que vous exploitez actuellement dans l'Est canadien, plus particulièrement, par exemple, dans la région Atlantique.

**M. Lawless:** Ce n'est pas le maintien ou la suppression d'un service de voyageurs sur une ligne qui sera le facteur déterminant pour. . .

**M. Tobin:** Non. Cela fait partie de l'équation si vous êtes déjà marginal.

**M. Lawless:** Vous avez raison. C'est une petite rentrée mais ce n'est pas un facteur déterminant. En vertu de l'entente actuelle, l'Office national des transports protège les embranchements en ne permettant aux chemins de fer de n'en abandonner qu'un maximum de 4 p. 100 par année. A mon avis, les deux compagnies de chemin de fer vont se battre un maximum sur ce front pour réduire leurs coûts. Elles espèrent ne pas perdre de clients. Elles transformeront ce qui était jusqu'à présent un service de transport uniquement ferroviaire en service intermodal.

Ne pensons pas pour autant que l'élimination de certains services de voyageurs sur ces lignes sera un facteur déterminant. L'Office national des transports prend sa décision en fonction de la demande déposée par le transporteur ferroviaire de marchandises lui-même. Elle est prise indépendamment, qu'il y ait ou non sur cette ligne un service de voyageurs.

## [Texte]

As a railway we will continue to pursue branch line abandonment on that basis. You are right, we are in for the fight of our life in the freight transportation business—

**Mr. Tobin:** Right now.

**Mr. Lawless:** We have seen the share of market in the freight business go from something like 65% or 70% on the railways over the last 25 years to under 30%. The competition is fierce and we are doing everything we can to stop that drain by introducing intermodal services. We are trying to get our costs down.

We are not very cost-effective in many of these areas at the moment, but I do not really think—and Mr. Sturgess may want to add to this—the passenger elimination is going to have that much effect one way or the other.

**Mr. Tobin:** I want to go beyond that. I do not need any further evidence of Mr. Lawless's statement that passenger service is not a determining factor. I fully expect that. If you have a line where your operation is marginal at best, or a money loser in reality, the loss of whatever amount of revenue from passenger rail service certainly does not make it any more attractive. It has to make it somewhat less attractive.

**Mr. Lawless:** I would not agree with that.

**Mr. Tobin:** Is that a fair comment? Now let me ask you a question. It is true that you are restricted to 4% a year in rail line abandonment, but what percentage, by way of example, of CN's total track nationally is in Atlantic Canada?

**Mr. Lawless:** What percentage?

**Mr. Tobin:** In rough numbers. Somebody must have that.

**Mr. John Sturgess (Senior Vice-President and Chief Operating Officer, Canadian National Railways):** I cannot tell you off the top of my head how much of the workload is in eastern Canada. I am going to have to work it out.

**Mr. Tobin:** Halifax-Yarmouth has already lost the CP route, has already lost its freight service. The chairman and I were discussing this earlier. The railway is gone in Newfoundland. The passenger service is now gone between Halifax and Sydney. I would question the long-term viability of the CN service beyond Truro, for example.

**Mr. Lawless:** We have great expectations and are planning our whole railway future on the basis that there will be continued main line service from central Canada to Halifax. We expect that we will continue the process of examining every one of those branch lines that are in the Maritimes, in Atlantic Canada—

**Mr. Tobin:** Including the one I just mentioned?

## [Traduction]

Nous continuerons à poursuivre l'abandon des embranchements sur cette base. Vous avez raison, dans le domaine du transport des marchandises, c'est notre survie qui est en jeu. . .

**M. Tobin:** En ce moment.

**M. Lawless:** La part du marché du transport de marchandises par rail, qui était de 65 ou 70 p. 100 il y a 25 ans, n'est même plus de 30 p. 100 aujourd'hui. La concurrence est féroce et nous faisons tout pour arrêter l'hémorragie en introduisant des services intermodaux. Nous essayons de réduire nos coûts.

Dans nombre de ces domaines, nous ne sommes pas très rentables à l'heure actuelle, mais je ne pense pas vraiment—et M. Sturgess voudra peut-être ajouter quelque chose—que l'élimination des services de voyageurs aura une bien grande conséquence dans un sens ou dans un autre.

**M. Tobin:** Allons plus loin. Monsieur Lawless m'a confirmé que pour lui les services de voyageurs ne sont pas un facteur déterminant. Je m'y attendais. Si vous avez une ligne où vos activités sont marginales au mieux, où vous perdez de l'argent, en vérité, la perte de recettes, quelle qu'elle soit, d'un service de voyageurs ne la rend certes pas plus séduisante. Cela doit même la rendre quelque peu moins séduisante.

**M. Lawless:** Je ne suis pas d'accord avec vous.

**M. Tobin:** Non? Permettez-moi de vous poser alors une question. Il est vrai que vous ne pouvez abandonner qu'un maximum de 4 p. 100 d'embranchements par année, mais quel pourcentage, à titre d'exemple, représentent par rapport au total national les voies que vous avez dans le Canada atlantique?

**M. Lawless:** Quel pourcentage?

**M. Tobin:** Approximativement. Quelqu'un doit le savoir.

**M. John Sturgess (premier vice-président et chef de l'Exploitation, Canadien National):** Je ne peux vous dire comme cela ce que représente l'Est canadien dans nos activités. Il va falloir que je fasse le calcul.

**M. Tobin:** Il n'y a déjà plus de lignes du CP entre Halifax et Yarmouth, il n'y a déjà plus de services de marchandises. Le président et moi-même en discussions tout à l'heure. Il n'y a plus de chemins de fer à Terre-Neuve. Il n'y aura plus de services de voyageurs entre Halifax et Sydney. Je me pose la question de la viabilité à long terme du service du CN au-delà de Truro, par exemple.

**M. Lawless:** Nous avons de grandes attentes et nous planifions notre avenir ferroviaire sur la base du maintien de la ligne principale reliant le centre du Canada à Halifax. Nous continuerons à examiner chacun des embranchements dans les Maritimes, dans le Canada atlantique. . .

**M. Tobin:** Y compris celui que je viens de mentionner?



[Text]

**Mr. Lawless:** —including the one you mentioned, on the basis of whether there is a more cost-effective way to serve the shippers and still preserve our market down there. That is exactly what we are trying to do.

We know without the examination that the shippers are leaving the railway, not because we cannot provide the service but because there is a cheaper and better way to do it. That is happening particularly east of Montreal.

**Mr. Tobin:** You have said up front, and I appreciate your being blunt and up front, that CN and CP will fight—for reasons you have articulated again now and earlier today—the restriction of 4% of rail line abandonment.

• 1720

**Mr. Lawless:** I am sorry. I do not think I said that.

**Mr. Tobin:** What did you say then?

**Mr. Lawless:** I said that we accept the fact that we are allowed to abandon up to 4% of our mileage each year and we will work toward—

**Mr. Tobin:** Abandoning of 4% a year.

**Mr. Lawless:** —ensuring that we meet those targets during this period.

**Mr. Tobin:** Let me ask you a question. What percentage of CN's current service, given the economic reality that most of us accept is out there, in particular I think I am being fair in saying the problem is more in the east than it is in the west for the moment, what percentage of that current service in the perfect world, if you are making the decisions unilaterally, would you be looking at abandoning?

**Mr. Lawless:** I would say that. . . We have never put these figures out before, but let us say that Canadian National now operates some 23,000 miles of track in Canada, I would say that if we can get down to 15,000 or 14,000 miles, that is the network that—

**Mr. Tobin:** Forty percent or forty-five percent.

**Mr. Lawless:** —probably will make some kind of sense.

**Mr. Tobin:** How much of that is in the east versus the west?

**Mr. Lawless:** There is some of it in the east. I have already said that I think the railway strength in the east is going to be the main line from Halifax to Montreal serving the ports that are down there. Certainly in Ontario, the main line is between Windsor, Sarnia, Toronto and Montreal.

**Mr. Tobin:** If I am not asking a question that is out of place, is the line beyond Halifax or Truro, however you want to call it, to North Sydney next on the list, as an example?

[Translation]

**M. Lawless:** —y compris celui que vous venez de mentionner, en nous demandant s'il n'y a pas un moyen plus économique de servir les expéditeurs tout en préservant notre part de marché. C'est exactement ce que nous essayons de faire.

Nous savons sans cet examen que les expéditeurs abandonnent le chemin de fer, non pas parce que nous ne pouvons leur offrir ce service mais parce qu'il existe une manière et moins onéreuse et meilleure de le faire. C'est ce qui arrive tout particulièrement à l'est de Montréal.

**M. Tobin:** Vous avez dit dès le départ, et j'apprécie votre franchise, que le CN et le CP se battront—pour des raisons que vous venez d'exposer et que vous aviez déjà exposées plus tôt aujourd'hui—contre la limite de 4 p. 100 en ce qui concerne l'abandon d'embranchements.

**M. Lawless:** Je m'excuse, je ne pense pas avoir dit cela.

**M. Tobin:** Qu'avez-vous dit alors?

**M. Lawless:** J'ai dit que nous acceptions le fait de n'être autorisés à abandonner qu'un maximum de 4 p. 100 de notre millage chaque année et que nous nous efforcerons. . .

**M. Tobin:** D'en abandonner 4 p. 100 par année.

**M. Lawless:** . . . d'atteindre ces objectifs pendant cette période.

**M. Tobin:** Permettez-moi de vous poser une question. Quel pourcentage du service actuel du CN, compte tenu de la réalité économique que la majorité d'entre nous reconnaît, en particulier je ne pense pas exagérer en disant que le problème est plus dans l'est que dans l'ouest pour le moment, quel pourcentage donc de ce service actuel dans ce monde parfait, si vous prenez les décisions unilatéralement, envisageriez-vous d'abandonner?

**M. Lawless:** Je dirais que. . . c'est la première fois que nous sortons ces chiffres, mais admettons que le Canadien national exploite actuellement quelque 23,000 milles de voies au Canada. Je dirais que si nous pouvions ramener ce chiffre à 15,000 milles ou 14,000 milles, c'est le réseau qui. . .

**M. Tobin:** quarante ou quarante-cinq pour cent.

**M. Lawless:** . . . ressemblerait le plus à quelque chose.

**M. Tobin:** Quelle sera la répartition entre l'est et l'ouest?

**M. Lawless:** Il y en a un peu dans l'est. J'ai déjà dit qu'à mon avis, la force du chemin de fer dans l'est sera la ligne principale entre Halifax et Montréal, la ligne reliant ces deux ports. En Ontario, il est certain que la ligne principale est celle qui relie Windsor à Sarnia, Toronto et Montréal.

**M. Tobin:** Si ma question n'est pas déplacée, est-ce que la ligne qui va au-delà d'Halifax ou de Truro, quel que soit le nom que vous voulez lui donner, jusqu'à North Sydney, est la prochaine sur la liste, par exemple?

[Texte]

**Mr. Lawless:** There is nothing next on the list because—

**Mr. Tobin:** You are going to make the application.

**Mr. Lawless:** —we are examining all of those lines.

**The Chairman:** I think he has been pretty frank, Mr. Tobin, and you can draw your own inferences.

**Mr. Tobin:** Listen, I know he is as frank as he can be.

**The Chairman:** He is being very frank and the reality is out there.

**Mr. Lawless:** I am not trying to dodge any bullets. We have—

**Mr. Tobin:** I am not making any, Mr. Lawless, I assure you.

**Mr. Lawless:** We have a major problem with the cost levels that we are operating under, and the only way I know how to do it is to eliminate the trackage that people are not using. We are before the Transport Commission at the moment on the Chester sub; it is a very high-profile situation but it does not make any money and we know that there is a better way to do it.

**Mr. Tobin:** When you give us the numbers 23,000 down to 14,000—

**Mr. Lawless:** Or 15,000.

**Mr. Tobin:** —or 15,000, whatever it happens to be, what is the proportionate job loss as a consequence? And I know it does not work out that way.

**Mr. Lawless:** It does not really work out that way. Let me check with my colleague first of all to see if I am too far out of whack here with what we are talking about. That is about the mileage we are talking about.

**Mr. Sturgess:** It is about 21,000 down to 13,000. But you should not assume that all of that mileage is going to be abandoned. I think a lot of it has potential for a short-line or regional operation by other parties.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Tobin.

**Mr. Sturgess:** One thing I might add here, if I might: the problem is not exclusively in the east. We have a lot of trackage in western Canada which is under the frozen category that really should go. It is redundant and it should go but we cannot get at it.

**Mr. Lawless:** It is protected to the year 2000 under the Hall commission, as you know.

**Mr. Tobin:** I know.

**The Chairman:** And some of us think you should have protected some of the east too, to have some quid pro quo.

**Mr. Sturgess:** The line to Sydney is a good example of where we will be able to effect some operating savings. With the passenger coming off, it comes off entirely and

[Traduction]

**M. Lawless:** Il n'y a pas de suivant sur la liste car. . .

**M. Tobin:** Vous allez faire la demande.

**M. Lawless:** Nous examinons toutes ces lignes.

**Le président:** Je crois, monsieur Tobin, qu'il est très franc et que vous pouvez en tirer vos propres conclusions.

**M. Tobin:** Écoutez, je sais qu'il est aussi franc qu'il peut l'être.

**Le président:** Il est très franc et la réalité est incontournable.

**M. Lawless:** Je n'essaie pas d'éviter les balles. Nous avons. . .

**M. Tobin:** Loin de moi cette idée, monsieur Lawless, je vous l'assure.

**M. Lawless:** Nos niveaux de coûts d'exploitation nous causent un problème majeur, et la seule solution que je connaisse, c'est d'éliminer les voies inutilisées. Nous comparaissons en ce moment devant la Commission des transports au sujet de la subdivision de Chester; c'est une ligne très importante mais elle ne rapporte pas d'argent et nous savons qu'il y a une meilleure solution.

**M. Tobin:** Lorsque vous parlez d'une réduction de 23,000 milles à 14,000 milles. . .

**M. Lawless:** Ou 15,000.

**M. Tobin:** . . . ou 15,000, quel que soit le chiffre, quel est le pourcentage des pertes d'emplois qui en découlera? Et je sais que cela ne marche forcément pas comme cela.

**M. Lawless:** Cela ne marche pas vraiment comme cela. Permettez-moi tout d'abord de vérifier auprès de mon collègue si je ne suis pas totalement à côté de la plaque. C'est bien le millage qu'il est question.

**M. Sturgess:** C'est une réduction d'environ 21,000 milles à 13,000 milles. Mais il ne faudrait pas supposer que tout ce millage va être abandonné. Je pense qu'une grande partie de ce millage offre pour d'autres un potentiel de petites liaisons ou de services régionaux.

**Le président:** Merci, monsieur Tobin.

**M. Sturgess:** Permettez-moi d'ajouter une chose. Le problème n'est pas exclusivement limité à l'Est. Nous avons beaucoup de voies dans l'est du Canada, dans la catégorie gelée qui devrait réellement disparaître. Elles font double emploi et elles devraient disparaître mais nous ne pouvons pas y toucher.

**M. Lawless:** Elles sont protégées jusqu'à l'an 2000 par la Commission Hall, comme vous le savez.

**M. Tobin:** je sais.

**Le président:** Et certains d'entre nous pensent que vous auriez dû en protéger également dans l'Est, pour qu'il y ait un certain équilibre.

**M. Sturgess:** La ligne de Sydney est un bon exemple de possibilités d'économies d'exploitation. Le service de voyageurs disparaissant, elle disparaît complètement et



[Text]

we can reclassify that line for reduced rates operation and I think make some meaningful maintenance savings on that line.

**Mr. Tobin:** And thus improve the situation in terms of the continued freight operation out of Sydney.

**Mr. Sturgess:** It might.

**Mr. Lawless:** I wonder why, Mr. Chairman, you would want to protect the rail track that no one is using. I have a problem with that.

**Mr. Benjamin:** The day will come when you have to put it back down.

**The Chairman:** I must say that perhaps we should have it revert back to the adjacent municipality from whence it comes. Anyway, there are all sorts of interesting things that come when you apply for abandonment that we must try to put in legislation. But now I recognize Mr. Angus.

**Mr. Angus:** There are a number of areas I want to hit on very briefly. Let me follow through on the last line of questioning just very quickly.

It has been suggested that until such time as the royal commission has handed down its report and it has been reviewed and acted upon, it would make sense in the event that the commission itself recommends the re-establishment of some of the passenger routes that there be a moratorium on any abandonment for those lines which currently VIA operates on but will not operate on after January 15. Would CN have any problem, given that supposedly the royal commission will be finished in a year according to the minister, with a moratorium until such time as that has been handed down?

• 1725

**Mr. Lawless:** I have not looked at the specific trackage that is involved, but generally speaking I would be against any moratorium that precludes the railway from getting its cost levels down to where they should be so we do not lose any more business to the trucking industry. We cannot stand still while the trucking industry continues to erode our market, and that is what I would be concerned about.

**Mr. Angus:** Does CN have an estimate yet from VIA as to the number of VIA employees who will have to be taken back by CN; and if so, the number; and what are the ramifications for your current CN employees? Will there be CN lay-offs at the bottom of the seniority list?

**Mr. Lawless:** As I mentioned earlier—and Mr. Sturgess can speak to this—we are still analysing what that will be. VIA has given the information of the services they will operate to the railways, and both railways are looking at what the impact of that will be. Keep in mind, though, that there are tunnelling rights for a number of the train service people to go back into CN and CP, and I am sure some of them will exercise those rights. Then the

[Translation]

nous pouvons reclasser cette ligne pour une exploitation à tarif réduit et réaliser en même temps des économies d'entretien considérables.

**M. Tobin:** Et ainsi améliorer la situation pour le transport des marchandises à partir de Sydney.

**M. Sturgess:** C'est possible.

**M. Lawless:** Je me demande pourquoi, monsieur le président, vous voudriez protéger les voies inutilisées. Je ne comprends pas.

**M. Benjamin:** Le jour viendra où il faudra les réutiliser.

**Le président:** Je dois dire qu'il faudrait peut-être la rendre à la municipalité adjacente d'où elle vient. Quoi qu'il en soit, il y a toutes sortes de choses intéressantes qui arrivent quand on fait une demande d'abandon que nous devons essayer d'inscrire dans la loi. Quoi qu'il en soit la parole est à M. Angus.

**M. Angus:** J'aimerais aborder très brièvement un certain nombre de questions. Permettez-moi de revenir très rapidement sur la dernière question qui vous a été posée.

Il a été suggéré que jusqu'à ce que la Commission royale ait déposé son rapport, qu'il ait été étudié et appliqué, il serait logique que, dans l'éventualité où la Commission elle-même recommanderait le rétablissement de certains de ces services de voyageurs, l'abandon des lignes qui sont actuellement exploitées par VIA mais qui ne le seront plus après le 15 janvier, fasse l'objet d'un moratoire. Le CN accepterait-il un moratoire jusqu'à ce que la Commission royale ait terminé ses travaux et rendu une décision, ce qui, d'après le ministre, devrait prendre un an?

**M. Lawless:** Je n'ai pas examiné de quelles voies il s'agit précisément, mais d'une façon générale, je m'oppose à tout moratoire qui nous empêche de ramener nos coûts à un niveau acceptable si nous ne voulons pas perdre d'autres clients au profit des camions. Nous ne saurions nous arrêter pendant que les camions continuent à s'accaparer notre marché, voilà ce qui me préoccupe.

**M. Angus:** Est-ce que VIA a fait parvenir au CN le nombre d'employés que vous devrez reprendre; dans l'affirmative, de combien d'employés s'agit-il; et quelles en seront les conséquences pour les employés actuels du CN? Est-ce que le CN devra mettre en disponibilité les employés qui ont le moins d'ancienneté?

**M. Lawless:** Comme je l'ai dit précédemment—et M. Sturgess pourra vous en dire plus long—nous analysons toujours la situation. VIA nous a fourni les renseignements sur les services qui continueront d'être exploités, et les deux sociétés ferroviaires examinent maintenant la situation. Il ne faut pas oublier toutefois que plusieurs préposés aux services ferroviaires pourraient retourner chez CN ou chez CP en exerçant leurs droits

[Texte]

cascading effect has to take effect. Then there is the examination the railways have to do in each one of the areas where they are now providing a service to VIA, which may be reduced or eliminated, and I do not think Mr. Sturgess has been able to do that yet.

**Mr. Sturgess:** No. It is a very complicated subject because it depends, of course, on what the response is to the VIA early retirement plan and buy-out plan. If it is a solid response, we will have fewer people coming back than if the case is otherwise. But you are right that, to the extent we do have people coming back, they will displace CN people, and there will be some—

**Mr. Angus:** Will it be a one-for-one ratio? For every person who comes back to CN from VIA, a person will be displaced at the bottom and will be out of work, albeit perhaps temporarily, if not permanently?

**Mr. Lawless:** No, that is not the way it works. For instance, train service personnel will end up, as your colleague knows, on the spare board, and they are all there. They are not displaced; they work when there is work, and they do not work when there is not work.

**Mr. Angus:** Has the Order in Council that was passed by this government last week—or the edict announced last week—removed CN's obligation to provide passenger rail service?

**Mr. Lawless:** I have not looked at the Orders in Council at all. I have not seen them yet. I am just assuming, on the basis of the information that was provided by the minister on announcement day, that is what will happen. We will be looking, through our legal people, at what obligations remain for Canadian National. I would imagine there is still an obligation, through the legislation that is in place now, that the railways could be required to operate some passenger services.

**Mr. Angus:** That may lead to some interesting times later on.

**Mr. Lawless:** It sure might.

**Mr. Angus:** CN is now going to be the landlord for 96% of rail passenger services—

**The Chairman:** Mr. Angus, we covered that.

**Mr. Angus:** No, not where I am leading. Is CN, as a freight passenger company, prepared to give VIA Rail priority travel over the freight operations?

**Mr. Lawless:** They do now, they have in the past, and they will in the future. Here is the chief operating officer, and he can talk about it.

**Mr. Sturgess:** That is entirely correct. In the new train services agreement we negotiated with VIA, we permitted

[Traduction]

acquis, ce que certains feront, j'en suis persuadé. Cela aura un effet de dominos. Les sociétés ferroviaires devront ensuite examiner chacun des services actuels de VIA Rail susceptibles d'être réduits ou éliminés, et je ne pense pas que M. Sturgess en ait eu le temps jusqu'à présent.

**M. Sturgess:** Non. C'est très compliqué parce que tout dépend évidemment de la façon dont les employés réagiront aux offres de retraite anticipée et de rachat que VIA Rail leur fera. Si cette offre est acceptée par un grand nombre d'employés, ils seront moins nombreux à revenir. Toutefois vous avez tout à fait raison, dans la mesure où des employés reviendront chez nous, ils déplaceront des employés du CN et il y aura quelques—

**M. Angus:** Est-ce que pour chaque employé que vous reprendrez vous devrez en laisser partir un? Est-ce que pour chaque employé de VIA Rail qui revient au CN, un employé au bas de la liste d'ancienneté devra quitter son emploi, du moins temporairement sinon de façon permanente?

**M. Lawless:** Non, cela ne fonctionne pas ainsi. Par exemple, les préposés aux services ferroviaires se retrouveront tous, comme le sait votre collègue, sur la liste de relève. Ils ne seront pas remplacés; ils travaillent lorsqu'il y a du travail et lorsqu'il n'y en a pas, ils ne travaillent pas.

**M. Angus:** Est-ce que le décret en conseil adopté par le gouvernement la semaine dernière—ou le décret publié la semaine dernière—annule l'obligation qu'a le CN de fournir des services voyageurs?

**M. Lawless:** Je n'ai pas du tout examiné les décrets en conseil. Je ne les ai même pas vus. Je présume, en me fondant sur les renseignements que le ministre a fournis dans son communiqué, que c'est ce qui se produira. Nous allons examiner, de concert avec le service du contentieux quelles sont les obligations qui nous restent. Je présume que nous avons toujours des obligations en vertu de la loi actuelle, qui force les sociétés ferroviaires à offrir certains services voyageurs.

**M. Angus:** Cela pourrait devenir amusant.

**M. Lawless:** En effet.

**M. Angus:** Le CN est actuellement propriétaire de 96 p. 100 des services voyageurs—

**Le président:** Monsieur Angus, nous en avons déjà parlé.

**M. Angus:** Je veux en venir à autre chose. Le CN est-il disposé à accorder la priorité aux services de voyageurs de VIA Rail par rapport aux services de marchandises?

**M. Lawless:** Nous le faisons maintenant, nous l'avons fait par le passé et nous le ferons à l'avenir. Voici le chef de l'exploitation, il peut vous donner des précisions à ce sujet.

**M. Sturgess:** M. Lawless a tout à fait raison. Dans la nouvelle entente concernant les services ferroviaires que



[Text]

35% of that compensation to relate to on-time performance.

**Mr. Angus:** I think you will have to explain that.

**The Chairman:** Does that mean that if you are not on time they do not have to pay you as much?

**Mr. Sturgess:** If we do not perform, we do not get the same level of compensation.

**The Chairman:** You do not get paid.

**Mr. Sturgess:** I think I can do no better than that to demonstrate our intentions and efforts to try to run a first-class passenger service for an important customer of ours.

**Mr. Lawless:** I think that was a brilliant stroke. I negotiated that contract with myself.

• 1730

**Mr. Angus:** We have that on record, Mr. Lawless. So much for your disclaimers.

**Some hon. members:** Oh, oh.

**Mr. Lawless:** Just kidding.

**The Chairman:** We had one member who said something pretty crazy, which he is going to live to regret, and we understand the context in which it was said. It was also said at 5.30 p.m. after five hours.

**Mr. Lawless:** Thank you very much. But I think it is very good that the railways have this incentive to earn their dollars. They have to earn one-third of the total revenues they are entitled to, and if they do not produce they do not earn it.

**Mr. Malone:** In light of the fact that you can only have 4% abandonment of lines per year, and you look at your 21,000 miles, I believe it is, not kilometers—

**Mr. Lawless:** Yes, it is some some 30,000 kilometers.

**Mr. Malone:** —for which you believe that an optimum would be somewhere in the neighbourhood of 13,000, are you of the view that now is the time? Or are we past due to re-examine the Bracken formula and all the relationships this might have with respect to the movement of bulk commodities, particularly grain and all of the impact this would have with respect to branch lines and rail operation?

**Mr. Lawless:** One of the areas that the Grain Transportation Authority, which operates out of Winnipeg, should and probably will do is continue examination of the best way to move the country's grain having in mind that we have this frozen network, having in mind that there is a lot of inefficiencies built into this system. I think the railways, the pools and the Grain Transportation Authority should continue to work together to try to improve that whole system.

Whether we need the kind of examination you are suggesting I do not know, but I do believe that type of

[Translation]

nous avons négociée avec VIA Rail, nous avons accepté que 35 p. 100 de notre rémunération soit assujettie au respect des horaires.

**M. Angus:** Je pense qu'il vaudrait mieux nous expliquer cela.

**Le président:** Faut-il en conclure que si vous n'êtes pas à l'heure, vous ne toucherez pas autant?

**M. Sturgess:** Si nous ne sommes pas à l'heure, nous ne toucherons pas autant.

**Le président:** Vous ne serez pas payés.

**M. Sturgess:** Nous ne saurions faire plus pour prouver notre désir d'offrir un service voyageurs de première classe à un de nos clients importants.

**M. Lawless:** Je pense que c'est brillant. J'ai négocié ce contrat moi-même.

**M. Angus:** C'est consigné, monsieur Lawless. Vous ne pourrez plus nier quoi que ce soit.

**Des voix:** Oh, oh.

**M. Lawless:** Je blaguais.

**Le président:** Nous avons eu un député qui a dit des choses assez bizarres, qu'il regrettera sans doute, mais nous le comprenons car, après tout, il était 17h30 lorsqu'il l'a dit, après cinq heures de séance.

**M. Lawless:** Merci beaucoup. J'estime excellent que les sociétés ferroviaires soient ainsi motivées et veuillent gagner leurs recettes. Elles doivent gagner un tiers de leurs revenus globaux et en l'occurrence, si elles ne produisent pas, elles ne gagnent pas cet argent.

**M. Malone:** Vu que vous ne pouvez abandonner que 4 p. 100 des voies par année, si l'on songe que vous avez 21,000 milles je pense, et non kilomètres—

**M. Lawless:** Oui, cela donne quelque 30,000 kilomètres.

**M. Malone:** —et dans l'idéal, vous aimeriez en avoir 13,000, pensez-vous que le moment soit venu d'agir? Ou est-il trop tard pour réévaluer la formule Bracken et toutes les modalités du transport des produits en vrac, surtout les céréales, et l'incidence globale sur les voies secondaires et le fonctionnement du chemin de fer?

**M. Lawless:** L'administration du transport du grain, dont le siège social est à Winnipeg, devrait probablement et va sans doute examiner notamment la meilleure façon de transporter le grain, compte tenu du fait que le réseau est gelé et, compte tenu du fait qu'il y a beaucoup d'inefficacité dans ce réseau. À mon avis, les sociétés ferroviaires, les compagnies de silos et l'Administration du transport des grains devraient continuer à travailler de concert en vue d'améliorer tout le régime.

Quant à savoir s'il faut effectuer le genre d'examen que vous proposez, je n'en sais rien, mais je sais qu'un examen

[Texte]

examination has been going on for some time. It is maybe slower than I would like to see, but it is going on.

John, do you want to speak to that?

**Mr. Sturgess:** I do not have anything to add. There is of course also a review taking place of the WGTA compensation formula this year, which is very much part of this and which we are very concerned with.

**The Chairman:** Just as a supplementary to Mr. Malone's question and in view of all these four percents and the interesting information of 21,000 down to a more optimum situation of 13,000, we understand the pressure on the railways and through the truckers. In fact, I personally believe there is going to be one railway in Canada in about 10 years with more rationalizations. If there is a Minister of Transport who is really thinking about the viability of the railways, then surely we can perhaps be before this committee in another Order in Council on rail line abandonment, could we not? Otherwise, how long is it going to take?

The reason we are not before the NTA now is to expedite surgery on the passenger service to make it viable. No matter about all the protestations you might have, are you not in a realistic, cold-blooded way looking at the possibility of doing the same thing for rail line abandonment anyway, because of the pressure of competition mainly with the truckers, where both you and CP are losing business?

**Mr. Lawless:** The 4% only applies for the first four years of the act. Whether it is going to be renewed by other legislation that changes the act put in place in 1987 I do not know. Branch line abandonment is a problem. The railways are convinced we do not need an awful lot of the trackage out there.

Let me give you the tired statistic I gave before, which you may have forgotten. In Canadian National 90% of our business is on one-third of the trackage. There is another 9% on another third; and there is another 1% on another third. To use your terms, if you take your cold-blooded look at this, you could sit down and say all right, I can abandon two-thirds of the railway and lose or put in jeopardy only 10% of the business. It does not quite work that way, but that is what we are facing as a railway.

• 1735

In another statistic, one-third of our business stays in Canada, another third goes to the United States, and another third goes offshore. In some way or another we have to continue to enhance our position in the domestic markets and in the offshore and U.S. markets. We know we have too much railway and do not need it, because we have to maintain it. Somewhere or other there is an answer there.

[Traduction]

semblable se poursuit déjà depuis quelque temps. Je préférerais peut-être que cela se fasse plus rapidement, mais cela se fait.

John, voulez-vous dire quelque chose à ce sujet?

**M. Sturgess:** Je n'ai rien à ajouter. On réexamine également cette année la formule d'indemnité en vertu de l'ASGO qui est étroitement liée à cette question, laquelle nous préoccupe beaucoup.

**Le président:** Dans cette même veine et vu les 4 p. 100 ainsi que le fait que vous voulez ramener les 21,000 milles à 13,000 milles, ce qui serait l'idéal, vous subissez également des pressions de la part du camionnage. En fait, j'estime personnellement que dans environ 10 ans, il n'y aura plus qu'une société ferroviaire au Canada, avec une plus grande rationalisation. Si le ministre des Transport songe vraiment à la viabilité des chemins de fer, peut-être notre comité sera-t-il saisi d'un autre décret en conseil visant l'abandon de voies, n'est-ce pas? Sinon, combien de temps faudra-t-il?

Si l'Office national des transports n'examine pas actuellement la question, c'est pour accélérer la réduction du service voyageurs. Malgré vos hauts cris, n'envisagez-vous pas, d'une façon réaliste, froide, faire la même chose en ce qui concerne l'abandon de voies ferrées à cause de la concurrence que vous fait surtout le camionnage à vous et au CP?

**M. Lawless:** Ce chiffre de 4 p. 100 n'est valable que pour les quatre premières années d'existence de la loi. Quant à savoir si d'autres dispositions législatives modifiant la loi de 1987 en prolongeant l'application, je n'en sais rien. L'abandon des voies secondaires est un problème. Les sociétés ferroviaires sont persuadées qu'une grande quantité de voies est inutile.

Permettez-moi de vous réciter les vieilles statistiques que je vous ai déjà données et que vous n'avez pas oubliées. Au Canadien National, nous tirons 90 p. 100 de notre chiffre d'affaires d'un tiers des voies, 9 p. 100 d'un autre tiers, et enfin 1 p. 100 du troisième tiers. Pour reprendre votre expression, si l'on examine cette situation froidement, eh bien, effectivement, il faudrait dire, je pourrais abandonner les deux tiers des voies et ne perdre que 10 p. 100 du chiffre d'affaires. Mais ce n'est pas tout à fait ainsi que cela fonctionne. Mais c'est ce que devons considérer.

Une autre statistique: un tiers des marchandises que nous transportons reste au Canada, un autre tiers va aux États-Unis et enfin le troisième tiers est à destination de l'étranger. D'une façon ou d'une autre, il nous faut continuer à renforcer notre position au pays mais également à l'étranger et sur le marché américain. Nous savons que nous avons trop de voies ferrées inutiles, mais il nous faut maintenir ces voies. Il doit y avoir une solution.



[Text]

I realize the problem associated with trying to abandon two-thirds of this railway all at once. But in some way or other we have to deal with that, and maybe your suggestion is the right one. I do not know.

**The Chairman:** No, I am not suggesting that to the minister. But on the explanation for the last statistic—I have heard about the other one, I have mentioned it here because we have new members on the committee—that thing about 90%, 9%, and 1% is pretty powerful. Of course we also know the 1% is awfully homogenized or congealed in Atlantic Canada. It does not work out that way—

**Mr. Lawless:** No, it does not. A lot of that trackage is in the west, some of it under the protected network and the rest not.

**The Chairman:** Just an explanation of that last statistic. You said your business is one-third Canada, one-third United States, one-third offshore. Is that on the business you are losing; in Canada you are losing a third of it to Canadian truckers?

**Mr. Lawless:** No, I just put that statistic in to show you where our business is and where it goes.

**The Chairman:** I understand.

**Mr. Lawless:** It is not domestic business. It is offshore business, it is United States.

**Mr. Sturgess:** Mr. Chairman, again, that reduction of 13,000 route-miles, which we see as a core CN system, does not necessarily mean the difference in mileage is going to be all abandoned. We think a great deal of that can be run by regional carriers, providing we can somehow get them in business and we can get them set up, operating at lower costs than we can operate at.

**Mr. Lawless:** The only successful one going at the moment is the Stettler. We had another line running into New England that we sold, and we are still enjoying that business. If we can convert some of that, what we consider to be surplus trackage, into short-line, that will be fine. It has been very successful in the United States. I suggest probably it will not be as successful here, but there is probably more that can be done than is being done at the moment.

**Mr. Benjamin:** Mr. Lawless, am I right in assuming there are some Amtrak trains that use CN track?

**Mr. Lawless:** Yes. We have three services. One runs from Chicago via Sarnia into Toronto. One runs from New York via Niagara Falls into Toronto. Another one runs over another railway Canadian National owns, the Central Vermont, from New York into Montreal.

[Translation]

Je sais qu'il est difficile d'essayer d'abandonner les deux tiers de ces voies d'un seul coup. Mais d'une façon ou d'une autre, il nous faut réfléchir au problème, et c'est peut-être votre suggestion qui est la bonne. Je n'en sais rien.

**Le président:** Ce n'est pas une suggestion que je fais à l'intention du ministre. En ce qui concerne ces dernières données statistiques—je les avais d'ailleurs entendues, je n'en parle que parce qu'il y a de nouveaux membres au comité—ces données de 90 p. 100, 9 p. 100 et 1 p. 100, c'est assez frappant. Évidemment, nous savons tous que le 1 p. 100 est très concentré et se trouve dans la région de l'Atlantique. Cela ne donne pas exactement—

**M. Lawless:** Non, en effet. Une grande partie de ces voies sont dans l'Ouest, certaines dans des réseaux protégés, d'autres pas.

**Le président:** J'aimerais une explication sur ces dernières données. Vous dites que les marchandises que vous transportez sont destinées pour un tiers au Canada, un tiers aux États-Unis et un tiers à l'étranger. Est-ce ce que vous perdez; au Canada, vous perdez un tiers au profit des camionneurs canadiens?

**M. Lawless:** Non, je vous donnais simplement cette statistique pour vous montrer la composition de notre clientèle.

**Le président:** Je comprends.

**M. Lawless:** Il n'y a pas que la clientèle canadienne. Il y a la clientèle étrangère et la clientèle américaine.

**M. Sturgess:** Monsieur le président, pour revenir à la réduction à 13,000 milles, qui serait le noyau du réseau du Canadien national, il ne faut pas en conclure que nous allons nécessairement abandonner toutes les autres voies. Nous pensons que les transporteurs régionaux peuvent reprendre à leur charge un grand nombre de ces voies à condition que nous leur donnions un coup de main au départ car ils pourraient fonctionner à un coût inférieur au nôtre.

**M. Lawless:** Le seul exemple actuel de ce genre de succès, c'est le *Stettler*. Nous avons en Nouvelle-Angleterre, une autre voie ferrée que nous avons vendue, mais nous continuons à nous en servir. Si nous pouvons faire la même chose ailleurs, si nous pouvons transformer les voies que nous considérons excédentaires en circuit limité, ce serait parfait. Cela s'est fait avec beaucoup de succès d'ailleurs aux États-Unis. Ce ne sera peut-être pas aussi facile ici, mais cela pourra sans doute se faire et d'ailleurs se fait.

**M. Benjamin:** Monsieur Lawless, ai-je raison de supposer que certains trains d'Amtrak empruntent les voies du CN?

**M. Lawless:** Oui. Il y a trois services: le Chicago-Toronto via Sarnia; le New-York-Toronto via Niagara Falls et enfin le New-York-Montréal qui emprunte une autre voie du Canadien national, le *Central Vermont*.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Does CN collect the same amount of money—train-miles, miles of track, or whatever—from Amtrak, the same formula as what they collect from VIA Rail?

**Mr. Lawless:** No, each one is a specifically negotiated arrangement between Amtrak and Canadian National. They are not necessarily the same, and they are not necessarily the same as VIA.

**Mr. Benjamin:** Does Amtrak pay less or more than VIA Rail, according to the amount of...?

**Mr. Lawless:** I do not think the comparison is appropriate, because of equipment ownership, crewing arrangements, and the way those trains are operated. It is different.

**Mr. Sturgess:** For example, in Montreal it is a very short movement for Amtrak up from the border into Montreal. Really they are paying for use of a central station there.

**Mr. Lawless:** In some cases we change crews, in other cases we do not. So there is a different arrangement.

**Mr. Angus:** So they are not getting a better deal, to your way of thinking.

• 1740

**Mr. Sturgess:** We are getting the best deal we can from both of them.

**Mr. Benjamin:** But is one better than the other?

**Mr. Lawless:** I start with a preliminary comment. All the other industrialized nations in the world, including developing countries, are maximizing investment into railway lines, including electrifying them. For the developing nations and some of the industrialized nations it costs two or three times as much to enlarge a highway system, so they are putting this massive investment into modernizing and upgrading and enlarging their railway systems. Here in Canada we are flying in the face of what is an inevitable thing, whether it is regarding safety, environment, congestion. We are doing the opposite. Now, that is not your fault; that is a matter of the government not having a national transportation policy that orders it in that manner.

But in order for CN to be even more efficient, on your densest freight routes, your heaviest freight lines, why in heaven's name have you not begun a long time ago, but why do you not begin next year, electrifying those lines? It is more efficient. There is an initial investment ahead of time, but it makes even more sense on a heavy freight line than it does on a well-used passenger train line.

The technology, the latest generation of electric locomotives... and the beauty of a 25,000- or 50,000-volt overhead catenary is that you can still run the diesel engines under it until they are worn out—or at least even

[Traduction]

**M. Benjamin:** Est-ce que le CN perçoit le même montant par train-mille, mille de voie, ou que sais-je, d'Amtrak que de VIA Rail?

**M. Lawless:** Non, pour chacun des parcours, il y a une entente négociée entre Amtrak et le Canadien national. Il ne s'agit pas nécessairement des mêmes modalités que celles négociées avec VIA.

**M. Benjamin:** Est-ce que Amtrak paie moins ou plus cher que VIA Rail, selon le montant de...?

**M. Lawless:** On ne saurait comparer, puisqu'il y a également des questions de propriété de l'équipement, de prêt de personnel roulant et de fonctionnement des trains. C'est différent.

**M. Sturgess:** Par exemple, pour se rendre à Montréal, Amtrak emprunte très peu de voies entre la frontière et la ville. En réalité, Amtrak se trouve à payer pour l'utilisation de la gare centrale.

**M. Lawless:** Dans certains cas, nous échangeons du personnel roulant, dans d'autres, non. Les dispositions sont donc différentes.

**M. Angus:** D'après vous, Amtrak n'a pas conclu une meilleure affaire.

**M. Sturgess:** Nous avons réalisé la meilleure affaire possible avec les deux.

**M. Benjamin:** Mais l'une est plus avantageuse que l'autre?

Monsieur Lawless, permettez-moi de situer ma question. Tous les autres pays industrialisés ainsi que quelques pays en voie de développement maximisent leurs investissements dans leurs voies ferrées, notamment en les électrifiant. Dans les pays en voie de développement et dans certains pays industrialisés, il en coûte deux ou trois fois plus pour élargir l'autoroute et donc on investit des sommes considérables dans la modernisation, l'amélioration et l'agrandissement des réseaux ferroviaires. Ici au Canada, nous faisons l'inverse, que ce soit en ce qui concerne la sécurité, l'environnement ou la congestion. Nous faisons le contraire. Ce n'est pas votre faute; c'est que le gouvernement n'a aucune politique nationale des transports à cet effet.

J'aimerais toutefois savoir pourquoi, en vue d'une plus grande efficacité, le CN n'a pas commencé il y a déjà longtemps à électrifier ses lignes les plus occupées, les plus rentables et pourquoi il ne commencerait dès l'an prochain? Ce serait plus efficace. Évidemment, il faut un gros investissement au départ, mais c'est encore plus intelligent de le faire sur une ligne marchandises très achalandée que sur une ligne voyageurs très fréquentée.

La technologie, la dernière génération de locomotives électriques... et l'avantage d'un caténaire de 25,000 ou 50,000 volts c'est qu'on peut continuer à utiliser les locomotives à mazout jusqu'à ce qu'elles soient finies...



[Text]

a 400-mile section, say Thunder Bay to Winnipeg or Edmonton to Vancouver, for openers. You would not have had to reduce grades in the mountains if you had electrified the bloody track. Why are we not moving in that direction?

**Mr. Lawless:** I think you are talking about Canadian Pacific, but anyway. . .

**Mr. Benjamin:** Yes. Well, they did more grade reduction. We led the world until 20 years ago, and we have been falling further and further behind. It is obvious the government's policy, this one and the previous one, is to direct more and more traffic into airports and onto highways, and you have been victimized by that, and it is going to cost the country dearly.

In the meantime, until there is a change in national transportation policy, what there is of it, should you not on your own volition be making some moves in both electrification and intermodal traffic? I know you are making some moves on that in the Atlantic area and what not, but surely there should be an incentive for the trucking industry, as well as the railroad, to maximize the loading of trailers onto freight cars for any runs that are, say, 300 miles or more. It saves them money; it makes you money. It is more efficient. It takes congestion off our damned highways. Are these not the areas where you should be investing and what not, rather than worrying so much about cutting back?

**Mr. Lawless:** If the question is why we have not electrified, which I think it is,—

**Mr. Benjamin:** That is one of them.

**Mr. Lawless:** —we have done several studies on our system, updated on a regular basis, and Canadian National cannot justify, in any way, shape, or form, moving from our present power source to a system-wide electrification, with all the infrastructure that entails. That applies to the system and it also applies to the corridor.

We are moving, to the extent we can, in converting a lot of our business to intermodal. It is the fastest growing part of our freight market. It grows at 15%, 20%, 25% a year, and we are doing everything we can to get the long-haul trucks up on our piggy-back trains. We have some very good contracts with some of the major truck operators, operating on a national basis, and we will continue to do that.

Electrification is not in the cards for us because we cannot afford it as a company. The intermodal is, as I have outlined.

• 1745

**Mr. Benjamin:** It might be another recommendation the committee could consider, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Then let us talk about it when we meet.

[Translation]

ou même sur une section de voie de 400 milles, disons de Thunder Bay à Winnipeg, ou d'Edmonton à Vancouver. Il n'aurait pas été nécessaire de diminuer les pentes en montagne si vous aviez électrifié la voie ferrée. Pourquoi ne pas choisir cette option?

**M. Lawless:** Je pense que vous parlez du Canadien Pacifique, mais quoi qu'il en soit. . .

**M. Benjamin:** Oui. C'est le CP qui a dû le plus réduire de pentes. Nous étions en avance il y a 20 ans sur le monde entier, mais nous accusons de plus en plus de retard. Il est évident que la politique du gouvernement, celui-ci et le précédent, vise à orienter de plus en plus la circulation vers les aéroports et les autoroutes, et c'est vous la victime, mais il en coûtera cher au pays.

Dans l'intervalle, jusqu'à ce que l'on modifie la politique nationale en matière de transport, telle qu'elle est, ne devriez-vous pas agir seul et vous lancer dans l'électrification et le transport intermodal? Je sais que c'est ce que vous faites dans la région de l'Atlantique, mais ne faudrait-il pas inciter dans une plus grande mesure le secteur du camionnage et pas uniquement les chemins de fer à maximiser l'utilisation de wagons de marchandises pour le transport de conteneurs sur des distances, disons, de 300 milles ou plus. Cela permet des économies aux camionneurs et cela vous permet de faire de l'argent. C'est plus efficace. Cela décongestionne nos autoroutes. Ne devriez-vous pas songer à investir dans ces secteurs plutôt que de vous inquiéter des coupures?

**M. Lawless:** Si vous me demandez pourquoi nous n'avons pas électrifié—

**M. Benjamin:** C'est l'une de mes questions oui.

**M. Lawless:** —nous avons effectué plusieurs études de notre système que nous revoyons régulièrement, et le Canadien National ne saurait justifier d'aucune façon l'abandon du mode de traction actuel pour le remplacer par l'électrification de l'ensemble du réseau, assortie de l'infrastructure nécessaire. C'est vrai en ce qui concerne le réseau et c'est vrai en ce qui concerne le couloir.

Pour ce qui est du transport intermodal, nous faisons tout ce que nous pouvons en ce sens. C'est l'aspect de notre transport de marchandises dont la croissance est la plus rapide: 15 p. 100, 20 p. 100, 25 p. 100 par année. Nous faisons tout notre possible pour convaincre les camions au long cours d'utiliser le ferroutage. Nous avons obtenu d'excellents contrats de grandes firmes nationales de camionnage, et nous allons continuer à oeuvrer dans ce sens.

L'électrification n'est pas prévue parce que nous n'en avons pas les moyens. Le transport intermodal par contre l'est tel que je l'ai expliqué.

**M. Benjamin:** C'est une autre recommandation que nous pourrions peut-être examiner, monsieur le président.

**Le président:** Nous en reparlerons.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Would you think it would be useful if there were some kind of income tax incentives, or other kind of incentive through government action, to both the railways and the trucking industry, to move farther into electrification on the part of the railways, and for both to move into intermodal? Would that be one of the best incentives to increase that business?

**Mr. Lawless:** I will give a short answer, Mr. Chairman, in two areas. We have made submissions to the government with respect to our taxation level, our depreciation allowance, and those areas that we feel were being unfairly taxed vis-à-vis our competition. That is the only way we would ever move into electrification—if there was massive up-front money available to us either through tax incentives or otherwise. It is just not there any other way.

**Mr. Sturgess:** I might add that the best incentive as far as the intermodal services are concerned would be to have the trucking industry pay for a larger proportion for usage of the public highways.

**Mr. Comuzzi:** That leads me right into the next question. Mr. Lawless, you were making a statement to our friend in the trucking business there. You said you wanted a level playing field. Were you just referring to the fact that rail pays for its own rail beds and so on, and the trucks do not have to pay for their highway service? Is that the only area to which you referred?

**Mr. Lawless:** I will give you a quick answer to that, and I do not want to overstate the problem if suddenly the trucking industry was paying its fair share and the railways would suddenly get 50% more business. That is not the way it is. The main problem we have is making sure the infrastructure that is provided for the trucking industry is paid for on a user-pay basis. We do not think that is the case. That is the main issue.

**Mr. Comuzzi:** There is some feeling in the west that when you move grain under the Western Grain Transportation Act up to Thunder Bay the freight rates are subsidized, but any grain that is moved beyond that is given preferential treatment in the way of freight rates, because at that point in time from Thunder Bay east you are competing not only with other means of transportation—

**Mr. Lawless:** With the lakes, yes.

**Mr. Comuzzi:** —with the boats and the lakes. Is that true?

**Mr. Lawless:** We do not view the money that is paid to the railway as a subsidy for the railway; really that is a subsidy for the farmer not paying the full rate. We just cannot compete with the water transport east of Thunder Bay. The system works quite well the way it is now. There is a subsidy payment and that is included in the grain transportation payments up to and including Thunder Bay, and beyond that there is no subsidy. The At and East rates then come on.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Pensez-vous qu'il conviendrait que le gouvernement encourage par des mesures fiscales, et les sociétés ferroviaires et les compagnies de camionnage dans un cas à adopter l'électrification et dans l'autre le transport intermodal? Quelles seraient les meilleures mesures incitatives?

**M. Lawless:** Je vais répondre brièvement, monsieur le président, sur les deux points. Nous avons présenté des mémoires au gouvernement en ce qui concerne le niveau d'imposition, nos dégrèvements, et les autres dispositions par lesquelles nous nous estimons lésés vis-à-vis de nos concurrents. C'est la seule façon que nous pourrions électrifier le système—par un financement massif au moyen de stimulants fiscaux ou d'autres mesures. Autrement, c'est impossible.

**M. Sturgess:** Permettez-moi de dire que la meilleure mesure pour inciter l'industrie du camionnage à adopter le transport intermodal, c'est de forcer ce secteur à payer plus cher son utilisation des routes publiques.

**M. Comuzzi:** Cela m'amène à ma prochaine question. Monsieur Lawless, vous vous trouvez à dire quelque chose à notre ami du camionnage. Vous avez prétendu vouloir des chances égales. Vouliez-vous à l'instant parler du fait que les sociétés ferroviaires doivent payer pour leurs propres voies alors que les camions ne paient pas pour utiliser les routes? Est-ce la seule chose qui vous intéresse?

**M. Lawless:** Je vais vous répondre rapidement. Je ne veux pas exagérer, et vous faire croire que si tout à coup le camionnage payait sa juste part, les affaires augmenteraient de 50 p. 100 pour les sociétés ferroviaires. Ce n'est pas du tout le cas. Nous voulons nous assurer que l'industrie du camionnage paie pour utiliser l'infrastructure dont elle a besoin. Or, à l'heure actuelle, ce n'est pas le cas. Voilà ce que nous contestons.

**M. Comuzzi:** Dans l'Ouest, certains pensent que le transport de céréales jusqu'à Thunder Bay est subventionné en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest alors que le grain que l'on transporte plus loin l'est à des tarifs inférieurs parce qu'à l'est de Thunder Bay, il vous faut faire concurrence à d'autres moyens de transport—

**M. Lawless:** Les lacs, oui.

**M. Comuzzi:** —aux bateaux et aux lacs. Est-ce vrai?

**M. Lawless:** Nous ne considérons pas que ce qui est versé aux chemins de fer est une subvention pour nous; il s'agit en fait d'une subvention afin de permettre aux agriculteurs de ne pas payer le plein tarif. Nous ne saurions faire concurrence aux transports maritimes à l'est de Thunder Bay. Cela fonctionne assez bien. Le paiement de transport du grain inclut une subvention pour le transport jusqu'à Thunder Bay. Ensuite, ce sont les tarifs *At and East* qui interviennent.



[Text]

**Mr. Comuzzi:** Right. So the question is that any grain that moves beyond Thunder Bay would be at a different freight rate than grain which moves to it.

**Mr. Lawless:** None of it moves when the seaway is open. The only time it moves is when there is a winter grain movement that the Wheat Board decide they want to put in the eastern elevators. We negotiate a rate with the Wheat Board to move that grain. Unfortunately, none has moved—

**Mr. Comuzzi:** I know that.

**Mr. Lawless:** —this year. And I guess there was very little moved last year too.

**Mr. Comuzzi:** There was hardly any.

**Mr. Sturgess:** That is correct. I think the question is, though, is it a different freight rate basis, and it is. It is a commercial freight rate basis.

• 1750

**Mr. Lawless:** Negotiated.

**Mr. Sturgess:** We have to pick our spots. We can compete selectively. Certainly when the lakes are frozen we are in business. It is difficult to compete with the water competition.

**Mr. Comuzzi:** My third question comes from Mr. Angus's question. I have a legal opinion on the the obligation of CN to continue passenger rail service. Obviously your legal department is looking at it also. When you discontinue a series of runs in Canada, is there an ongoing responsibility on CN or CP—on CN because you are here—to provide passenger rail service in this country?

**Mr. Lawless:** We are looking at that aspect of it. It would be operative only if the government of the day decided this service was going to be operated and directed the Canadian National or Canadian Pacific to operate it.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** I would like some clarification, and a thumbnail sketch is all I need. Could the CEO of CN explain the relationship between CN and GO Transit?

**Mr. Lawless:** We have entered into a contractual arrangement with the Government of Ontario to operate the services that the Government of Ontario decided they want to operate in various areas around Toronto. The same thing applies to Canadian Pacific.

Canadian National is operating most of those services at the moment. They are operated on the basis that GO determines what schedules it wants to operate within the framework of what is practical for the railway to operate. The GO people own their own equipment. They purchase the equipment, decide what equipment is going to be, and they are Canadian National crews.

[Translation]

**M. Comuzzi:** En effet. Donc tout grain qui est transporté plus loin que Thunder Bay le sera à un tarif différent.

**M. Lawless:** Lorsque la voie maritime est ouverte, nous ne transportons pas de grain. Nous en transportons uniquement l'hiver, lorsque la Commission canadienne du blé décide de transporter du grain vers ses silos de l'Est. Nous négocions alors un tarif avec la Commission du blé. Malheureusement, nous n'en avons pas transporté—

**M. Comuzzi:** Je le sais.

**M. Lawless:** —cette année. Et je suppose qu'il y en avait très peu l'an dernier aussi.

**M. Comuzzi:** À peine.

**M. Sturgess:** Justement. Je pense qu'il faut se demander s'il ne s'agit d'un tarif différent, ce qui est le cas. C'est un tarif commercial.

**M. Lawless:** Négocié.

**M. Sturgess:** Il nous faut choisir. Nous pouvons dans certains secteurs compétitionner. Il est certain que lorsque les lacs sont gelés, les affaires sont bonnes pour nous. Mais il est difficile de faire concurrence aux transports maritimes.

**M. Comuzzi:** Ma troisième question découle de celle de M. Angus. J'ai obtenu une opinion juridique sur l'obligation du CN de maintenir le service ferroviaire aux voyageurs. Manifestement, votre contentieux examine également la question. Lorsque vous abandonnez des parcours au Canada, est-ce que le CN ou le CP et—parlons du CN, puisque c'est vous qui comparez—est obligé de continuer le service ferroviaire aux voyageurs au Canada?

**M. Lawless:** Nous examinons cet aspect. Ce serait le cas uniquement si le gouvernement en place décidait que ce service doit être offert et ordonner au Canadien National ou au Canadien Pacifique de l'offrir.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** J'aimerais quelques précisions, un bref aperçu. Est-ce que votre chef de l'exploitation pourrait nous expliquer la relation entre le CN et Go Transit?

**M. Lawless:** Nous avons conclu une entente avec le gouvernement de l'Ontario pour l'exploitation d'un service que le gouvernement de l'Ontario a décidé d'offrir à divers endroits aux alentours de Toronto. Le même genre d'entente a été conclue avec le Canadien Pacifique.

Le Canadien National exploite la plupart de ces services pour l'instant. Go Transit décide des horaires à l'intérieur des horaires du CN. Go Transit est propriétaire de son propre équipement. On achète l'équipement, on décide du genre d'équipement souhaité et ensuite le Canadien National fournit le personnel roulant.

[Texte]

**Mr. Keyes:** Would you consider this a successful venture?

**Mr. Lawless:** From what standpoint?

**Mr. Keyes:** CN and GO relationship.

**Mr. Lawless:** We make a profit, if this is what you are asking.

**Mr. Keyes:** With the severe reduction and possible disappearance of inter-city rail, GO would face pressure to extend its network to southern and southwestern Ontario. You do not dispute that.

**Mr. Lawless:** I do not know whether they will face pressure, but the opportunity is there for them to extend the network.

**Mr. Keyes:** Would you say that CN would stand to gain under a continued arrangement for expanded GO service through southern and southwestern. . . ?

**Mr. Lawless:** If GO made the decision to operate a GO-type service over Canadian National trackage under the GO's contractual arrangements—

**Mr. Keyes:** CN would do very well.

**Mr. Lawless:** We certainly have a compensatory arrangement with GO. I would not categorize it as "very well".

**Mr. Keyes:** This is what I am getting at. I see severe reductions in national passenger rail service under the VIA label for southern and southwestern Ontario. I see CN, thinking like a good business opportunist, saying that if VIA eventually reduces itself to the point—and it will come—where pressure will come on GO to service those, CN will stand to gain under a GO situation versus a VIA situation.

**Mr. Lawless:** I think the premise of the question is dead wrong.

**Mr. Keyes:** In what way?

**Mr. Lawless:** It is dead wrong in the sense that it was the criteria used in this whole process. I do not expect you to believe me because of the way you have put the question.

**Mr. Keyes:** I am open to suggestion.

**Mr. Lawless:** It never even entered the equation. You must remember the services that were discontinued were not services that were operating within the framework of what the commuter service would operate. It is only a small piece of that process.

**Mr. Keyes:** Yes, but I beg to differ. We have Toronto-Peterborough, Toronto-Havelock, Toronto-Kitchener and Toronto-Brantford.

**Mr. Lawless:** From a VIA standpoint, those are certainly commuter-type operations. In my view, they should not be operated by VIA but should be operated by a commuter service. It has nothing to do with Canadian

[Traduction]

**M. Keyes:** A votre avis, cette entreprise connaît-elle le succès?

**M. Lawless:** De quel point de vue?

**M. Keyes:** De la relation entre le CN et Go Transit.

**M. Lawless:** Nous réalisons un bénéfice si c'est ce que vous voulez savoir.

**M. Keyes:** La grande réduction et l'éventuelle disparition du service ferroviaire interurbain pourraient entraîner des pressions sur Go Transit pour que cette société élargisse son réseau pour englober le sud et le sud-ouest de l'Ontario. Ne le pensez-vous pas.

**M. Lawless:** Je ne sais pas s'il y aura des pressions, mais certainement que la possibilité d'expansion existe.

**M. Keyes:** A votre avis, le CN gagnerait-il à maintenir ces ententes pour l'expansion du service Go dans le sud et le sud-ouest. . . ?

**M. Lawless:** Si Go Transit décidait d'exploiter un service de type banlieue sur les voies du CN sous contrat—

**M. Keyes:** Le CN se porte très bien, merci.

**M. Lawless:** Nous avons négocié des modalités de paiement avec Go Transit. Je ne dirai pas que nous allons nous porter *très bien*.

**M. Keyes:** Voilà ce à quoi je voulais en venir. Je prévois que VIA Rail va de beaucoup diminuer son service voyageurs dans le sud et le sud-ouest de l'Ontario. Je pense que le CN avec un bon opportunisme commercial est en train de se dire que si VIA réduit son service au point où, et cela viendra, on demandera à Go Transit d'offrir ces services, il se pourrait que le CN y gagne par rapport à ces ententes avec VIA.

**M. Lawless:** Je pense que vous vous fondez sur une fausse hypothèse.

**M. Keyes:** Comment cela?

**M. Lawless:** Vous avez tout à fait tort. Vous avez tort en ce sens que vous ne tenez pas compte du critère utilisé. Je ne m'attends pas à ce que vous me croyiez, vu la façon dont vous avez formulé la question.

**M. Keyes:** Je reste ouvert.

**M. Lawless:** Cela n'est jamais entré en ligne de compte. Il faut se rappeler que les services abandonnés ne faisaient pas partie des services de banlieue.

**M. Keyes:** Oui, mais excusez-moi. Il y a quand même Toronto-Peterborough, Toronto-Havelock, Toronto-Kitchener et Toronto-Brantford.

**M. Lawless:** Du point de vue de VIA, ce sont effectivement des services de banlieue. A mon avis, ce n'est pas VIA qui aurait dû les exploiter. Mais cela n'a rien à voir avec le Canadien National. Et Havelock, pour



[Text]

National. And Havelock, for your information—maybe you have not looked at the map—is Canadian Pacific.

• 1755

**Mr. Keyes:** I stand corrected on Havelock. Thank you for informing me of that.

I guess it is another one of these coffee-cup conversations where it was said there is an opportunity they had there. As you say, sir, I cannot assume that you—

**The Chairman:** Mr. Keyes, that is all the time you can have. We have Mr. Rideout, who has been patiently sitting for a while. I know you are going to take heed from the short questions that were asked.

**Mr. Rideout (Moncton):** Absolutely. Hopefully it will just be one.

In listening to what you had to say throughout the afternoon, Mr. Lawless, I understand that CN's intention is to abandon, if possible, all the branch lines in Atlantic Canada and have just the main line running from Halifax to Montreal. What I want to know is the effect that is going to have on the Atlantic region and on the Atlantic regional office, which happens to be located in Moncton and employs a little over 2,000 people. From what is being said, the next step is to close the Atlantic regional office and the Atlantic regional operation, which will have a very serious employment consequence to Atlantic Canada and to the Moncton riding.

It is not ghosts. We already went through that with the CNR shops and 1,200 people went out of work. There is no ghost involved in this thing. We have seen the real cutting hand. I just want to know whether that is going to happen as far as CN operations are concerned. You people are more concerned about cottage travellers.

**Mr. Lawless:** The premise is wrong. What we have tried to demonstrate to this committee, to the extent we could with all the benefit of our analysis of the marketplace, is it is a tough, tough world out there, particularly in eastern Canada, where the type of business that is available to us down there is very difficult to come by.

It is not our intention, Mr. Chairman, to apply for the abandonment of all of eastern Canada. We tried to be as frank as we possibly could in indicating to you how difficult it is to maintain the railway on a competitive basis in that area. Day and Ross is owned by McCain's, and the other truck lines are owned by the Irvings, whom you know about. They are very tough competitors, and it is not easy for us to continue to maintain a market share. We are doing our best, and we are going to continue to do our best. We have a big intermodal department that is fighting its way through this process.

[Translation]

vous gouverne, vous n'avez peut-être pas bien regardé la carte, est desservi par le Canadien Pacifique.

**M. Keyes:** C'est noté en ce qui concerne Havelock. Merci de ce renseignement.

Je suppose que c'est le fruit d'une autre discussion autour d'une tasse de café. Comme vous l'avez dit, monsieur, je ne peux supposer que vous. . .

**Le président:** Monsieur Keyes, vous ne pouvez pas continuer. J'ai encore M. Rideout qui attend patiemment depuis un certain temps. Je sais que vous allez vous aussi poser des questions brèves.

**M. Rideout (Moncton):** Certainement. D'ailleurs, j'espère ne poser qu'une question.

En vous écoutant cet après-midi, monsieur Lawless, j'ai cru comprendre que le CN a l'intention d'abandonner, si possible, tous ses embranchements dans la région de l'Atlantique pour ne garder que le tronçon principal de Halifax à Montréal. J'aimerais donc savoir quelle sera l'incidence sur la région de l'Atlantique et le bureau régional de l'Atlantique, qui se trouve comme par hasard à Moncton et où travaillent plus de 2,000 personnes. D'après ce qui a été dit, vous envisagez dans un premier temps de fermer le bureau régional de l'Atlantique et les services régionaux, ce qui aura de graves répercussions sur les emplois dans la région de l'Atlantique et dans la circonscription de Moncton.

Il ne s'agit pas de chimères. Nous avons déjà vu cela lorsque le CN a fermé ses ateliers et que 1,200 personnes se sont retrouvées sans emploi. Il ne s'agit pas de lubies. Nous avons vu la main qui tient le couteau. Je veux simplement savoir si cela va se produire également dans les services d'exploitation du CN. Vous vous préoccupez beaucoup plus des vacanciers.

**M. Lawless:** Vous vous fondez sur une fausse hypothèse. Nous essayons de faire la preuve au comité, à la lumière de nos analyses de marché, que c'est un monde très difficile surtout dans l'est du Canada où il nous est très difficile d'attirer la clientèle.

Nous n'avons pas l'intention, monsieur le président, de demander l'abandon de toutes les voies dans l'est du Canada. Nous avons essayé d'être le plus francs possible, nous vous avons expliqué à quel point il est difficile d'être concurrentiels dans cette région. La compagnie McCain's est propriétaire de Day et Ross et les autres lignes de chemin de fer appartiennent à Irving, que vous connaissez. Ce sont de sérieux concurrents et il nous est difficile de maintenir notre part du marché. Nous faisons de notre mieux et nous allons continuer à le faire. Nous avons un grand service intermodal à qui nous avons confié la lutte.

*[Texte]*

I just wanted to make sure this committee knew that the rail lines are very difficult to hold in place with business on them because of this tough competition.

**The Chairman:** Mr. Lawless, thank you and your officials for coming under both VIA and CN. Before you go, I just want to remind you of the commitment made this morning on the VIA side to Mr. Angus to produce the supplementary reports that are on page 26. If you would send them to the clerk of the committee, he will distribute them.

**Mr. Tobin:** I want to ask for clarification. It will take just a second. On the question of 4% a year, which is permitted under the NTA—

**The Chairman:** You were out of the room when we covered that.

**Mr. Tobin:** I just wanted to ask one question.

**The Chairman:** Well, that is not fair to everybody else.

**Mr. Tobin:** When does the limit on 4% come to an end?

**Mr. Lawless:** I think it is four years from the date of the National Transportation Act proclamation, so it has two more years to run.

**Mr. Tobin:** Thank you. That is all.

**The Chairman:** I want to thank you for giving evidence in the fairly direct manner you usually give evidence. It has been an interesting exercise today.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would remind Mr. Lawless to also provide the figures for the amount of fuel taxes, federal and provincial, they pay for CN and for VIA, and if they can be given for the last several years.

**Mr. Lawless:** We will do that, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Colleagues, thank you very much for your attendance and interest and the questions today. Officials of CN and VIA, thank you for coming. We have been here for five and a half hours.

This committee stands adjourned until 3.30 tomorrow afternoon in the Railway Committee Room.

*[Traduction]*

Je voulais simplement m'assurer que vous saviez qu'il est extrêmement difficile aux sociétés ferroviaires d'être compétitives face à ces durs concurrents.

**Le président:** Monsieur Lawless, je vous remercie ainsi que vos collaborateurs d'être venus nous parler et de VIA Rail et du CN. Avant votre départ, je tiens à vous rappeler que vous vous êtes engagé ce matin à fournir à M. Angus les rapports supplémentaires sur VIA dont il est question à la page 26. Si vous vouliez les faire parvenir au greffier du comité, il en fera ensuite la distribution.

**M. Tobin:** J'aimerais demander une précision. J'en ai pour un instant. C'est au sujet des 4 p. 100 par année que prévoit l'ONT. . .

**Le président:** Vous étiez sorti de la salle lorsqu'il en a été question.

**M. Tobin:** Je voulais simplement poser une question.

**Le président:** Eh bien, ce n'est pas juste pour les autres.

**M. Tobin:** Quand ce plafond de 4 p. 100 disparaît-il?

**M. Lawless:** Je pense que c'est quatre ans après la date de promulgation de la Loi nationale sur les transports, et donc il reste encore deux ans.

**M. Tobin:** Merci. C'est tout.

**Le président:** Je tiens à vous remercier de votre témoignage franc et direct. L'exercice d'aujourd'hui a été des plus intéressants.

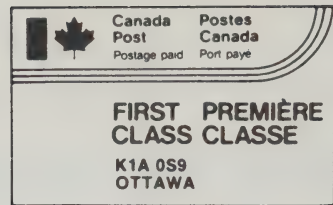
**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais rappeler à M. Lawless qu'il s'est engagé à me fournir des chiffres sur le montant des taxes fédérales et provinciales sur les carburants payées par le CN et par VIA Rail, et ce, si possible pour ces dernières années.

**M. Lawless:** Nous le ferons, monsieur le président.

**Le président:** Chers collègues, merci de votre présence et de l'intérêt que vous avez manifesté aujourd'hui. Je remercie également les dirigeants du CN et de VIA Rail d'être venus. Nous avons passé ici cinq heures et demie.

La séance est levée. Nous nous retrouverons demain après-midi à 15h30 dans la salle des chemins de fer.





If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

##### *From Via Rail:*

Ron Lawless, President and Chief Executive Officer;  
Lawrence Hanigan, Chairman of the Board;  
Bill Morin, Executive Vice-President and Chief  
Operating Officer;  
James Roche, Vice-President, Corporate Planning.

##### *From CN Rail:*

Ron Lawless, President and Chief Executive Officer;  
John Sturgess, Chief Operating Officer.

#### TÉMOINS

##### *De Via Rail:*

Ron Lawless, président et directeur général;  
Lawrence Hanigan, président du Conseil;  
Bill Morin, vice-président administratif et chef de  
l'Exploitation;  
James Roche, vice-président, Planification générale.

##### *De CN Rail:*

Ron Lawless, président et directeur général;  
John Sturgess, chef de l'Exploitation.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Wednesday, October 18, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 20

Le mercredi 18 octobre 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

# Transport

# Transports

RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), public hearings on VIA Rail and the future of railway passenger service

CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article 108(2) du Règlement, audiences publiques concernant VIA Rail et l'avenir du transport ferroviaire des passagers

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

WEDNESDAY, OCTOBER 18, 1989

(24)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:34 o'clock p.m., this day, in Room 253-D, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Provonost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Other Members present:* George Baker, Ross Belsher, Joe Fontana.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From Transport 2000:* Chris Holloway, Director; David Jeanes, Treasurer; Harry Gow, Vice-President; Roy Jamieson, Policy Coordinator.

The Committee resumed its public hearings on VIA Rail and the future of railway passenger service. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 6:07 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
Clerk of the Committee

**PROCÈS-VERBAL**

LE MERCREDI 18 OCTOBRE 1989

(24)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 34, dans la pièce 253-D, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Commuzzi, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin, Pierrette Venne.

*Autres députés présents:* George Baker, Ross Belsher, Joe Fontana.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De Transport 2000:* Chris Holloway, directeur; David Heanes, trésorier; Harry Gow, vice-président; Roy Jamieson, Politiques et programmation.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur VIA Rail et sur l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.*)

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

A 18 h 07, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité  
Marc Bosc



## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, October 18, 1989

• 1532

**The Chairman:** I see a quorum for hearing evidence and to do business.

We are hearing another witness today. I would like to welcome to the table Mr. Chris Holloway of Transport 2000. He can identify the people with him. He has a brief to circulate to members in both languages and it is on its way here. He has what he wants to present in front of him, and I think it will expedite matters if he could start. He says it will take about ten minutes to go through what he has and paraphrase it, during which period we are most likely to get copies of the brief. Then, members will be open for questions.

Before we start with Mr. Holloway, I would say this has been a full week, as we all know. I appreciate the co-operation of the members. Tomorrow we have the umbrella group, the Federation of Canadian Municipalities, and a core group, whose name I forget but it is a save VIA Rail committee from Cape Breton. Also, at the request of the Government of Nova Scotia, the Hon. Guy LeBlanc will be here at 12.30 p.m. tomorrow. Also coming is the Union des municipalités du Québec.

• 1535

We have a full morning tomorrow and I will really appreciate having members here to start off. Tomorrow it will be even almost more important to be here to start, in view of the number of witnesses. As we have discussed before in our working sessions, we are trying to avoid meetings on Thursday afternoons because members have many commitments Thursday afternoons, and there is something called the riding from time to time.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Mr. Chairman, just a quick point, is this the Minister of Transport?

**The Chairman:** This is the acting Minister of Transport. The Minister of Transport is away on other transport business. I have to tell you that I got a phone call yesterday at the table from the Premier of Nova Scotia. He thought there had been an official thing through the mail, but he was concerned about the mail. I took it upon myself. I also understand the Minister of Transport or whatever from Newfoundland, interestingly enough, has also asked to appear, but we will work that out later.

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 18 octobre 1989

**Le président:** Je vois que nous avons le quorum voulu pour entendre des témoins et poursuivre nos travaux.

Aujourd'hui, nous accueillons un autre témoin. Je souhaite la bienvenue à M. Chris Holloway de Transport 2000 et je l'invite à présenter les personnes qui l'accompagnent. Je sais qu'il veut distribuer aux députés un mémoire dans les deux langues qui sera prêt sous peu. Comme il a le document en main, je pense que nous gagnerions du temps s'il voulait bien commencer tout de suite. D'après ce qu'il m'a dit, il lui faudra environ 10 minutes pour présenter et paraphraser son mémoire et, dans l'intervalle, nous en recevrons probablement des exemplaires. Ensuite, les députés pourront poser des questions.

Avant de donner la parole à M. Holloway, je tiens à dire ceci: nous avons eu une semaine très chargée et je remercie les députés de leur collaboration. Demain, nous accueillons la Fédération des municipalités canadiennes, qui regroupe de nombreuses organisations et un autre groupe dont j'oublie le nom. Je crois qu'il s'agit du Comité de sauvegarde de Via du Cape Breton. En outre, à la requête du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, l'honorable Guy Leblanc sera ici à 12h30 demain. L'Union des municipalités du Québec est aussi prévu au programme.

Nous aurons donc une matinée très chargée demain et j'aimerais bien que les députés soient à l'heure pour commencer. Étant donné que plusieurs témoins sont prévus, il sera d'autant plus important d'être ponctuels. Comme nous en avons discuté lors de nos séances de travail, nous voulons éviter de nous réunir les jeudis après-midi parce que les députés ont de nombreux engagements de jour-là sans oublier qu'il leur faut se rendre dans leur circonscription de temps à autre.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Monsieur le président, un détail. S'agit-il du ministre des Transports?

**Le président:** Il s'agit du ministre des Transports suppléant, le ministre des Transports ayant dû s'absenter pour régler d'autres dossiers de transport. Je dois vous informer que j'ai reçu hier un coup de téléphone du premier ministre de la Nouvelle-Écosse. Il m'a dit qu'il croyait que ses collaborateurs avaient présenté une demande officielle par écrit, mais il craignait que la lettre en question n'arrive trop tard. J'ai donc décidé de mon propre chef d'accéder à sa requête. Je crois savoir, en outre, que le ministre des Transports de Terre-Neuve, assez curieusement, a aussi demandé à comparaître. Cependant, nous réglerons cela plus tard.

[Texte]

We will start in, Mr. Holloway. It is your floor.

**Mr. Chris Holloway (Director, Transport 2000):** Thank you very much, Mr. Chairman. It is a pleasure to be here. I frankly regret we are here addressing you today on an issue of such national and vital concern. I hope I have the chance to see you all again under happier circumstances.

**The Chairman:** It is nice to see you but get the fellows at the table; that is the main thing. I do not want anyone to misinterpret what is going on here.

**Mr. Holloway:** During my brief address to you this afternoon, I will be paraphrasing parts of this report we will be presenting to you this afternoon. To begin with, I am going to skip a few of the initial formalities and jump right into the nitty-gritty of the matter.

It is very disturbing to us at Transport 2000 that decisions with such far-reaching applications for the national passenger transportation system have been made without the benefit of any public hearings whatsoever and without apparent reference to the findings of several authoritative tribunals whose members have previously reviewed the issue. It is our opinion that the data and the information on which the minister's decision has been based are incomplete and in some cases substantially incorrect.

Transport 2000 will ask that this decision be subject to the most exacting scrutiny. Moreover, we will be asking for a moratorium of at least one year. I will elaborate on this in a few moments.

On another front, the announcement by the government of a major royal commission inquiry into the national passenger transport system was welcomed by us. A co-ordinated and integrated approach to public transport planning in this country is long overdue. However, the announcement of such an inquiry, after major policy decisions have already been made and implemented, is, we would argue, a most cynical and ill-conceived action.

Transport 2000 will argue that no significant reduction or alteration of VIA's current pattern of service should be enacted or permitted until the royal commission has completed its inquiry and produced its recommendations. This, ladies and gentlemen, is the moratorium we are calling for.

Transport 2000 will also argue that significant reductions in VIA Rail's operating losses are possible without any significant changes in service levels. Many of these opportunities have been identified by previous inquiries and should be examined and recommended by the committee. I would mention some of those inquiries: for example, the report from the Horner commission in 1984 and also the subsequent report from the Senate transport committee.

[Traduction]

Nous allons maintenant commencer, monsieur Holloway. Vous avez la parole.

**M. Chris Holloway (directeur, Transport 2000):** Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis ravi d'être ici, mais je regrette d'avoir à aborder avec vous aujourd'hui une question d'intérêt national aussi cruciale. J'espère que j'aurai l'occasion de vous rencontrer de nouveau dans des circonstances plus agréables.

**Le président:** Je suis ravi de vous voir, mais adressez-vous aux députés assis autour de la table. C'est le plus important. Je ne voudrais pas que quiconque se méprenne sur ce qui se passe ici.

**M. Holloway:** Cet après-midi, au cours de ma brève allocution, je vais paraphraser le rapport que vous recevrez sous peu. D'entrée de jeu, je vais laisser tomber les formalités d'usage et entrer dans le vif du sujet.

Transport 2000 accepte mal qu'une décision aussi lourde de conséquences pour le réseau national de transport passager ait été prise sans qu'il y ait au préalable des audiences publiques. À ce qu'il semble, on n'a pas non plus jugé bon de s'inspirer des études de plusieurs organismes réputés dont les membres se sont penchés sur la question. À notre avis, les données et les renseignements sur lesquels le ministre a fondé sa décision sont incomplets et, dans certains cas, carrément erronés.

Transport 2000 souhaite que cette décision fasse l'objet d'un examen des plus rigoureux. En outre, nous réclamons l'imposition d'un moratoire d'au moins un an. Je reviendrai d'ailleurs là-dessus tout à l'heure.

Par ailleurs, nous avons accueilli favorablement l'annonce de la création d'une commission royale d'enquête sur le réseau de transport passager national. On aurait dû adopter depuis longtemps déjà une approche intégrée et coordonnée en matière de planification du transport public au pays. Cependant, l'annonce de la création de cette commission, après que l'on ait pris et appliqué des décisions d'orientation majeures nous semble peu judicieux et empreint de cynisme.

Transport 2000 estime qu'aucune réduction ou modification importante du service actuel de VIA ne devrait être autorisée ou appliquée tant que la Commission royale d'enquêtes n'aura pas terminé ses travaux et présenté ses recommandations. C'est le moratoire que nous exigeons.

Transport 2000 est aussi d'avis qu'il est possible de réduire sensiblement les pertes d'exploitation de VIA Rail sans pour autant modifier de fond en comble les niveaux de services. Des études antérieures ont déjà fait état de nombreuses solutions à cet égard, solutions que le Comité devraient examiner et recommander. Parmi les études en question, je songe au rapport de la Commission Horner, en 1984 et aussi au rapport présenté ultérieurement par le Comité sénatorial des transports.



[Text]

I would like to briefly comment on service reductions. On October 4 the Minister of Transport announced a reduction of service by VIA amounting to 51% of the company's network. The overall effect of these cuts amounts to 51% by the minister's calculations, but they assume that the load factors on the remaining trains will rise substantially so that 60% of the current load can still be handled.

• 1540

Transport 2000 would point out that with all changes since 1980, the occupancy percentage has varied by only about 1% overall, so the 13% to 14% increase necessary to achieve this objective is highly unlikely at first investigation.

The subsidy per passenger, which has been vigorously targeted by the ministry as evidence of VIA's failure, will in fact increase substantially as a result of the cuts. Let me take a few brief moments to illustrate this.

VIA and Transport Canada figures show, for the VIA train the Supercontinental, current total avoidable costs of \$38,718,000. Added are fixed costs of \$25,008,000. A reduction in capacity of 43% may allow a reduction of avoidable costs, but will allow minimal savings in fixed costs. These include costs, for instance, of station properties, general administration, depreciation, etc. The effect of the cuts will be a reduction of 35% in the total allocated cost of operating the route, but a 58% decline in revenue. VIA Rail will be left with an increase in the per passenger subsidy of \$187.20. Ladies and gentlemen, this is only on this particular line. There are other significant increases, at least on the other transcontinentals and on two of the quarter trains we have looked at.

We question the minister's assertion that the service reductions to be imposed on VIA will allow the corporation to operate within the \$350 million subsidy envelope that has been allowed. In any case, there is no doubt whatsoever that the per passenger subsidy, which has been used by the minister as part of his justification for his public policy on VIA, will substantially increase system-wide as a result. When we take this single fact into consideration, it really points up the ludicrousness of these cuts to our national transportation system.

I would like to spend a moment on the environment. The environmental impact of the VIA cuts has been dismissed as negligible by the ministry in documents following the announcement. Transport 2000 asserts that the environmental impact, while not startling in global terms, will be both significant and measurable. The ministry document assumes that 2.4 million VIA passengers will be displaced, that 116,000 will be carried by air, 152,000 by bus, and 2 million by car, resulting in 1 million additional automobile trips. It is estimated that 5% or 120,000 would not travel. The ministry assumes a base of 6.4 million VIA passengers. VIA's ridership trends

[Translation]

Je voudrais brièvement commenter les réductions de services. Le 4 octobre, le ministre des Transports a annoncé des réductions de services équivalentes à 51 p. 100 du réseau de VIA Rail. D'après les calculs du ministre, ces coupures réduiront le réseau de 51 p. 100, mais on suppose par ailleurs que l'achalandage sur les trains qui restent augmentera sensiblement de sorte qu'on continuera à desservir 60 p. 100 de la clientèle actuelle.

Transport 2000 signale qu'à la suite de tous les changements apportés depuis 1980, le taux d'occupation n'a varié que de 1 p. 100 environ sur l'ensemble du réseau, de sorte qu'au premier abord, il semble très peu probable que l'on voie la hausse de 13 à 14 p. 100 que nécessite la réalisation de cet objectif.

En fait, le taux de subvention par passager que le ministre a dénoncé comme une preuve manifeste de l'échec de Via, augmentera sensiblement à la suite de ces coupures. Je m'explique brièvement.

D'après les chiffres de Via et de Transport Canada, le total actuel des coûts évitables s'élèvent à 38,718,000\$ pour le Supercontinental. A cela s'ajoute des frais fixes de 25,008,000\$. Une baisse de capacité de 43 p. 100 permettra peut-être une réduction des coûts évitables, mais les économies seront minimales pour ce qui est des frais fixes. Ces frais englobent par exemple les coûts fonciers des gares, les frais d'administration généraux, l'amortissement, etc. Les coupures entraîneront une réduction de 35 p. 100 des coûts d'exploitation pleinement répartis de ce trajet, mais aussi un déclin de 58 p. 100 des recettes. Au bout du compte, la subvention par passager passera à 187.20\$, et uniquement sur ce trajet. Il y aura d'autres augmentations importantes, au moins en ce qui concerne les autres transcontinentaux et deux des trains du corridor que nous avons examinés.

Nous mettons en doute l'assertion du ministre selon laquelle les réductions de services imposés à Via permettront à la société de fonctionner dans les limites de l'enveloppe de 350\$ millions qui lui a été attribuée. Quoiqu'il en soit, il ne fait aucun doute que la subvention par passager, dont le ministre s'est servi pour justifier sa décision concernant Via, augmentera énormément à l'échelle du réseau. Ne serait-ce qu'à cause de ce facteur, les coupures apportées à notre réseau de transport national nous semblent tout à fait absurdes.

J'aimerais maintenant parler de l'environnement. Dans les documents rendus publics par le ministère après l'annonce de la décision on affirme que les conséquences des coupures de services à Via rail n'auront qu'un effet négligeable sur l'environnement. De l'avis de Transport 2000, les conséquences environnementales de cette décision seront à la fois importantes et mesurables, même si leur ampleur ne sera pas alarmante à l'échelle globale. Dans le document du ministère, on suppose que 2.4 millions de passagers de Via devront trouver d'autres moyens de transport et que sur ce nombre, 116,000 prendront l'avion, 152,000 l'autobus et 2 millions

[Texte]

for 1989, this year, in fact suggest a base of 6.8 million would be more accurate.

I want to turn now to discuss briefly the load factor. The ministry assumes a load factor of 2 for the average automobile trip. Stats Canada in fact indicates the Canadian average load factor for the automobile is only 1.2. The average factor in the U.S. is 1.6. Based on what we believe is a more accurate assumption of 2.8 million displaced passengers and an assumption of an 85% shift to the private car at an average load factor of 1.2 persons per car, the cuts will mean an additional 1.88 million automobile trips annually.

If you calculate for a moment, based on the average length of a VIA trip in 1988 and an average of 5 grams per mile of allowable emissions on current-model, light-duty vehicles, the effect of the cuts will be an additional 2.1 million kilograms of emissions of hydrocarbons, carbon monoxide, carbon dioxide and nitrous oxides annually. We assert that this action is contrary to both the letter and spirit of major international protocols signed in 1987 which prohibit any increase whatsoever in emissions of nitrous oxides and are the government's stated environmental objectives. Gentlemen, these figures are significant.

• 1545

I will turn briefly to the international experience because we are not a country which is operating *in situ*. The minister has referred to rail passenger policy in other countries as based on their unique demographic and economic realities. He claims that Canada, as the second-largest country in the world with one of the smallest populations, requires different decisions. I hate to say it, gentlemen, but we have figures here that essentially say in a nutshell that this statement is balderdash.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Well, do not hate to say it.

**Mr. Holloway:** Transport Canada's supporting documents show that the Canadian corridor between Quebec City and Windsor has a population density higher than that of France, Switzerland or Italy, and that our overall population is between 44% and 46% of the populations of Italy, France and Britain and much larger than 5 of 11 countries listed in the transport documents.

[Traduction]

l'automobile, ce qui engendrera 1 million de voyages en automobile supplémentaires. On estime que 5 p. 100 de ces passagers, soient 120,000 personnes, ne voyageront pas. Les calculs du ministère sont fondés sur une assiette de 6,4 millions de passagers. Or, les tendances de l'achalandage pour 1989 montrent qu'une assiette de 6,8 millions de passagers serait plus juste.

Je voudrais maintenant aborder brièvement la question du coefficient d'occupation. Le ministère des Transports suppose un coefficient d'occupation de deux personnes en moyenne par voyage en automobile. D'après Statistique Canada, le coefficient d'occupation moyen au Canada pour les déplacements en automobile est de 1.2 seulement. Aux États-Unis, le coefficient moyen s'élève à 1.6 si l'on se fonde sur l'hypothèse plus juste à notre avis de 2.8 millions de passagers déplacés et si l'on suppose que 85 p. 100 d'entre eux opteront pour l'automobile, avec un coefficient d'occupation de 1.2 personne par automobile, les coupures engendreront 1.88 million de voyages en automobile supplémentaires par année.

Si l'on prend la longueur moyenne d'un voyage par Via en 1988 et une moyenne de 5 grammes le mille d'émissions autorisées pour les véhicules légers de modèle récent, les coupures provoqueront des émissions additionnelles d'hydrocarbures, d'oxyde de carbone, de dioxyde de carbone et d'oxyde nitreux de l'ordre de 2.1 millions de kilogrammes par année. Nous affirmons que cette initiative viole à la fois la lettre et l'esprit des protocoles internationaux que le Canada a signés en 1987 qui énoncent les objectifs du gouvernement en matière d'environnement et qui interdisent également toute augmentation des émissions d'oxyde nitreux. Messieurs, ces chiffres sont éloquentes.

Je vais parler brièvement du contexte international parce que notre pays n'évolue pas en vase clos. Le ministre a mentionné que la politique du transport ferroviaire passager dans les autres pays était dictée par leur propre situation économique et démographique. Selon lui, le fait que le Canada soit le deuxième plus grand pays au monde, et qu'il soit en outre doté d'une population très faible justifie des décisions différentes. J'ai le regret de le dire, messieurs, mais nous avons en main des chiffres qui prouvent que cet argument ne tient tout simplement pas debout.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** N'ayez pas de regret.

**M. Holloway:** Les études de Transports Canada montrent que le couloir entre Québec et Windsor a une densité de population plus élevée que celle de la France, de la Suisse ou de l'Italie et que notre population totale représente 44 et 46 p. 100 de celle de l'Italie, de la France et de la Grande-Bretagne et qu'elle est beaucoup plus élevée dans cinq des onze pays mentionnés dans le document du ministère des Transports.



## [Text]

While these documents underscore Canada's own population density, most of VIA Rail's services, with the exception of remote services operated as a social obligation, are concentrated in areas of heavy population density. I would remind the committee that when we look at the demographics of this country, 55% of the total Canadian population is situated in the corridor between Quebec City and Windsor. It is a substantial number.

The ministry document refers to Europe, Japan and the United States, but omits much of the history of high-speed rail. For example, the operation of the TGV, *le train à grande vitesse*, over a network of 3,800 route kilometres in France is understated and there is no mention of the 300 kilometre-per-hour TGV *Atlantique*, which entered service just weeks before the VIA Rail announcement was made.

No mention is made of the German 250 kilometre-per-hour lines, which are now partly open and which will have full service of new Intercity Express—ICE—trains by 1991. The data on German lines, upgraded for a 200 kilometre-an-hour operation, are many years out of date.

I want to move along to some service alternatives for VIA Rail. In examining the western service for VIA Rail at Transport 2000, we saw that neither the VIA Rail report nor the president's summary proposes eliminating the southern transcontinental, the Canadian route, while retaining the northern Supercontinental route. In fact, the supporting ministry papers demonstrate that the Canadian route is the fourth busiest in Canada, carrying more than a half million people annually, with the best occupancy rate in the system—70% annually—and when you look at the peak summer season, the occupancy rate shoots up to an astounding 94%. Who says Canadians do not use trains?

**Mr. Benjamin:** Yes, besides the minister.

**Mr. Holloway:** Not only that, the Canadian has a better cost recovery ratio at 48.3% than all but one non-corridor train, the Atlantic, which recovers 48.8%. The Canadian subsidy per passenger is 30% lower than the longer and slower northern route.

In fact, the VIA Rail review states that the existing Canadian would not see further traffic growth beyond 1993 because it would be at full capacity. It is astounding to us that they would really cut the Canadian this time around, Mr. Chairman.

## [Translation]

Ces études mettent en valeur la densité de population du Canada. Or, la majorité des services de VIA Rail, à l'exception des services éloignés qui constituent une obligation sociale, sont concentrés dans des régions ayant une forte densité de population. Je signale aux membres du Comité que lorsqu'on étudie la situation démographique au pays, on constate que 55 p. 100 de la population canadienne totale se trouve dans le couloir entre Québec et Windsor. Il s'agit d'un nombre considérable de personnes.

Le document du ministère des Transports parle de l'Europe, du Japon et des États-Unis, mais néglige les antécédents du train à grande vitesse. Ainsi, on passe rapidement sur le fait que le TGV, le train à grande vitesse, dessert un réseau de 3,800 kilomètres en France et on ne mentionne pas du tout le TGV «*Atlantique*» qui se déplace à 300 kilomètres/heure et qui est entré en service quelques semaines à peine avant l'annonce des coupures à VIA Rail.

On passe également sous silence les nouvelles voies partiellement ouvertes en Allemagne où les trains peuvent se déplacer à 250 kilomètres/heure. D'ailleurs, on prévoit l'entrée en service de nouveaux trains interurbains express d'ici 1991. Les données sur le réseau allemand, qui a été rénové pour permettre l'entrée en service de trains se déplaçant à 250 kilomètres/heure sont dépassées puisqu'elles remontent à quelques années déjà.

Je voudrais maintenant aborder la question des solutions de rechange pour VIA Rail. Transport 2000 a examiné le service de VIA dans l'ouest. Nous avons constaté que ni le rapport de VIA Rail ni le sommaire du président ne proposent d'éliminer le train transcontinental méridional, le «*Canadian*» et de conserver le train qui dessert la région septentrionale, le Supercontinental. En fait, les documents du ministère montrent que l'itinéraire du *Canadian* est le quatrième plus achalandé au Canada. Ce train transporte plus d'un demi million de personnes par année et affiche le meilleur taux d'occupation du réseau, soit 70 p. 100 par année. En outre, si l'on regarde les statistiques pour la haute saison, l'été, le taux d'occupation atteint un sommet de 94 p. 100. Qui dit que les canadiens ne prennent pas le train?

**M. Benjamin:** Oui, à part le ministre.

**M. Holloway:** Et ce n'est pas tout. Le «*Canadian*» affiche le meilleur taux de recouvrement des coûts de tous les trains, avec 48,3 p. 100, à l'exception d'un seul train hors corridor, l'Atlantique qui recouvre 48,8 p. cent de ses coûts. Sur le trajet du «*Canadian*», la subvention par passager est de 30 p. 100 inférieur à celle accordée pour le tronçon septentrional, qui est plus long et qui se fait plus lentement.

En fait, les auteurs de l'étude de VIA Rail affirment que l'achalandage du «*Canadian*» actuel n'enregistrerait aucune croissance après 1993 parce qu'il fonctionnerait à pleine capacité. Nous sommes absolument stupéfaits de la décision de réduire le service du «*Canadian*», monsieur le président.

## [Texte]

Transport 2000 submits that the data which have been generated to justify the cuts to VIA Rail Canada are both flawed and incomplete. It deserves full and public scrutiny. There is no question that VIA Rail has operated at an unacceptably low level of cost recovery.

There have been a number of public inquiries into the role of passenger rail service in Canada since VIA Rail was conceived in 1977, and I alluded to those earlier. The recommendations of these inquiries have been largely disregarded by Transport Canada and its administration of VIA Rail. It has also been disregarded, largely, by successive governments in the development of public policy and by the management of VIA Rail itself. The result is in VIA Rail's uninspired financial performance, relative to its counterparts in other countries around the world.

We believe it is unacceptable for Transport Canada or the government to assign the fault for its own failure to Canadians, who have continued to use rail despite its well-known deficiencies. It defies comprehension that Transport Canada should expect Canadians to believe that VIA can become magically cost-effective when capital funds have been poured into maintenance centres rather than a replacement of the industrialized world's most antiquated rolling stock; or that a modern Crown corporation should be without a legislative mandate more than 11 years after it was created; or that cost recovery can be achieved when according to VIA'S own figures up to 21% of its work force is classified as senior or middle management; or that costs can be reduced without serious negotiations with labour to alter anachronistic work rules; or that revenue can increase without the right to seek new revenue sources.

• 1550

We do recommend to the committee these things: that the government be petitioned in the strongest possible way to defer any and all reductions in the services offered by VIA Rail Canada until the royal commission on inter-city transport has reviewed the role of passenger rail, and that the recommendations of this royal commission be carefully and fully used in the development of an integrated national passenger transport policy.

I want to digress just for a moment. A few weeks ago I read to some of the members of this very committee a letter we received from the U.S. Secretary of Transportation Samuel Skinner. He wrote that his country's national transportation policy evolved out of no fewer than 33 public hearings across the nation. It was a significant public inquiry. The other major point he made

## [Traduction]

Transport 2000 est d'avis que les données que l'on a avancées pour justifier les coupures imposées à VIA Rail Canada sont incomplètes et erronées et qu'il convient de les soumettre à un examen public rigoureux. Nous ne contestons pas que le recouvrement des coûts est à un niveau inacceptablement faible chez VIA Rail.

Un certain nombre d'enquêtes publiques sur le rôle du service ferroviaire passager au Canada ont eu lieu depuis la création de VIA Rail en 1977. D'ailleurs, j'en ai parlé tout à l'heure. En ce qui concerne son administration de VIA Rail, Transports Canada a fait très peu de cas des recommandations de ces enquêtes. D'ailleurs, les gouvernements successifs chargés d'élaborer une politique du transport et la direction de VIA Rail elle-même ont aussi passé outre à ces recommandations. Voilà qui explique le piètre rendement financier de VIA Rail comparativement aux autres réseaux ferroviaires dans le monde.

Nous jugeons inacceptable que Transports Canada ou le gouvernement fasse porter aux canadiens l'odieux de leur propre échec, alors que la population a continuée d'utiliser le service ferroviaire en dépit de ses lacunes évidentes. Il y a des tas de choses qui dépassent l'entendement. Que Transports Canada s'attende à ce que les Canadiens croient que Via deviendra rentable, comme par magie, alors que l'on a investi des capitaux d'immobilisation dans des centres d'entretien au lieu de remplacer le matériel roulant le plus désuet du monde industrialisé, qu'une société de la Couronne moderne soit dépourvue de mandat législatif plus de 11 ans après sa création, que Via réussira à recouvrer ses coûts alors que d'après ses propres chiffres, 21 p. 100 de sa main-d'oeuvre est constituée de cadres intermédiaires ou supérieurs; que l'on réussira à réduire les coûts sans engager de sérieuses négociations avec les syndicats pour modifier des conditions de travail anachroniques; ou encore que les revenus augmenteront alors que Via n'est pas autorisé à chercher des nouvelles sources de revenus.

Voilà nos recommandations au Comité: On devrait exiger le plus fermement possible du gouvernement qu'il reporte toute coupure dans les services de Via Rail Canada jusqu'à ce que la Commission royale d'enquête sur le transport interurbain ait étudié le rôle du transport ferroviaire passager. Il faut aussi que l'on tire un parti judicieux des recommandations de cette Commission royale d'enquête lors de l'élaboration d'une politique nationale intégrée du transport passager.

Permettez-moi de faire une digression. Il y quelques semaines, j'ai lu à un certain nombre des membres du Comité la lettre que Transports Canada avait reçue du secrétaire américain aux Transports, M. Samuel Skinner. Ce dernier expliquait que la politique nationale du transports des États-Unis avait été élaborée à la suite de 33 audiences publiques tenues un peu partout au pays. C'est



## [Text]

was that national passenger transportation policy in the United States is based on an integrated system.

Ladies and gentlemen, I would submit to you that with the significant cuts we have had to our national passenger service and with no public hearings whatsoever—in fact no public consultation on these whatsoever, particularly by the Transport Minister. . . I recall that when I returned from Saint John, New Brunswick, two of the mayors, Hazel McCallion and the mayor from Saint John, Elsie Wayne, had had no opportunity, although they sought it, to meet with the Minister of Transport. To my understanding, they are still unsuccessful.

We ask that the government take immediate action to reintroduce a national rail passenger act which will provide VIA Rail with a valid legislative mandate and which will give the corporation the right and the obligation to seek new and diversified sources of revenue. This may include the marketing of mail and express services, the leasing and purchase of valuable real estate, the operation of cost recoverable tour services, contracted maintenance and consulting services, and the ability to negotiate service agreements with provincial governments and the private sector.

I want to digress briefly on this, as well. You will recall that in 1984 the Rail Passenger Action Force along with the Senate transport committee both recommended a national passenger rail act, both of which reached the *Order Paper*. As I recall, the bill in fact died. We submit that it be reintroduced in a modified form.

Ladies and gentlemen, the time has come to end successive governments' efforts to dismantle an otherwise viable passenger rail service.

We finally request that Transport Canada take immediate action to reduce VIA's costs involved in management and administration and to open negotiations with VIA unions to explore innovative opportunities to reduce VIA's labour costs.

Mr. Chairman, I would like to introduce to you my colleagues from Transport 2000 who have come with me today. Mr. Roy Jamieson is our former executive director and is back with us, very happily, to do some policy work. Believe me, he has been a key mover in helping us formulate policy and direction over the VIA Rail issue.

Harry Gow est le vice-président de Transport 2000 pour le Canada. Sa présentation sera faite en français.

## [Translation]

un nombre imposant. Il ajoutait aussi que la politique américaine du transport passager était fondée sur un réseau intégré.

Mesdames et messieurs, le gouvernement a décidé d'amputer notre service passager national sans tenir d'audiences publiques, en fait, sans que le ministre des Transports en particulier ne fasse de consultations. À ce propos, lorsque je suis rentré de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, les mairesses Hazel McCallion et Elsie Wayne, de Saint-Jean, n'avaient pas encore réussi à rencontrer le ministre des Transports, même si elles avaient demandé à le voir. À ma connaissance, le ministre n'a pas encore accédé à leur demande.

Nous demandons au gouvernement de prendre immédiatement des mesures pour présenter de nouveau une loi nationale sur le service ferroviaire passager qui investirait Via Rail d'un mandat législatif en bonne et due forme et qui lui accorderait le pouvoir et l'obligation de renouveler et de diversifier ses sources de revenu. Via pourrait en outre commercialiser des services express et de courrier, louer et acheter des propriétés immobilières de valeur, offrir des services de voyageur à coûts recouvrables, offrir des services d'entretien et d'expert-conseil. En outre, Via devrait être habilitée à négocier des ententes de services avec les gouvernements provinciaux et le secteur privé.

Permettez-moi une autre digression. Vous vous souviendrez qu'en 1984, le Groupe de travail sur les services voyageurs ferroviaires ainsi que le Comité sénatorial des Transports avaient tous deux recommandé l'adoption d'une loi nationale sur le transport ferroviaire passager. Si je ne m'abuse, le projet de loi est mort au *Feuilleton*. Nous demandons que ce projet de loi soit présenté à nouveau sous une nouvelle forme.

Mesdames et messieurs, le temps est venu de stopper les efforts des gouvernements successifs pour démanteler un service ferroviaire passager qui autrement, serait viable.

Enfin, nous voulons que Transports Canada prenne immédiatement des mesures pour réduire les coûts de gestion et d'administration de Via et pour amorcer des négociations avec les syndicats de Via afin de trouver des moyens innovateurs de réduire les coûts de main-d'œuvre de la société.

Monsieur le président, je voudrais vous présenter les collègues de Transport 2000 qui m'accompagnent aujourd'hui. M. Roy Jamieson est notre ancien président-directeur général et il a réintégré nos rangs pour s'acquitter de recherches de fond sur les politiques, ce qui est fort heureux pour nous. Croyez-moi, il a été l'un des principaux intervenants qui nous a aidés à formuler notre politique au sujet de Via Rail.

Mr. Harry Gow is Transport 2000's national Vice-President. He will make his presentation in French.

[Texte]

[Traduction]

• 1555

Mr. David Jeanes, treasurer of the national group, is highly experienced in rail transport and is our guru on high-speed rail. David has first-hand experience of this in travelling across Europe on high-speed and knows about its workings intimately.

I would like to pass over the floor briefly to Mr. Gow.

**M. Harry Gow (vice-président de Transport 2000 (Est)):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Vous avez devant vous un mémoire très sommaire rédigé en français, et distinct du premier que vous avez déjà. Il utilise quelques-uns des mêmes documents de base, mais avec quelques additions et quelques points différents, voire manquants la première fois.

À la première page, nous remercions le Comité de nous avoir reçu et nous mentionnons que Transport 2000 a été pénalisé par le gouvernement au même titre que VIA Rail Canada. Depuis quelques années, le ministère de la Consommation et des Corporations accordait habituellement un appui financier d'environ 20,000\$ annuellement à Transport 2000, nous permettant de défendre l'intérêt du public auprès des transporteurs réglementés. Cette année, à la suite d'une longue attente, nous avons été informés du refus de notre «octroi». À notre demande d'explication, on nous a révélé que le ministre de l'époque ne voulait pas nous aider, craignant notre opposition aux coupures faites à VIA Rail.

Nous avons appris de M. Rolly Thompson que le *Public Interest Advocacy Centre* et le Programme des industries réglementées, le RIP programme de l'Association des consommateurs du Canada, ont subi des coupures semblables, pour des motifs identiques, paraît-il, cela provoquant des effets dévastateurs pour l'ACC.

Nous voulons informer le Comité de cette entorse à la bonne façon de procéder entre le gouvernement et les organismes de défense des intérêts du public. Nous demandons votre aide afin de restaurer le soutien du ministère des Consommateurs et des Sociétés à cet organisme, ce qui est essentiel au fonctionnement démocratique du processus décisionnel en matière de transports.

De toute évidence, le baillon du gouvernement semble avoir fonctionné en ce qui a trait à ces deux associations. Quant à nous, nos membres ont assumé ce travail, mais à un coût élevé en ce qui concerne le temps et les ressources mis par chacun.

Voici maintenant une description de quelques points sans toutefois les lire. Les pages 3, 4 et 5, résument à peu de choses près les paroles de M. Holloway. Inutile de tout répéter en détail. Lisez cependant le tableau à la page 5 représentant selon nous les bases d'un calcul adéquat évaluant l'impact sur l'environnement des coupures des services ferroviaires.

Attention surtout aux points suivants: le coût fixe doit inclure les véhicules et les installations fixes et non uniquement les véhicules comme c'est le cas dans

M. David Jeanes, trésorier du groupe national, a une très grande expérience du transport ferroviaire et est notre expert en matière des trains à grande vitesse. David a acquis son expérience lors de voyages par TGV en Europe et connaît à fond ce moyen de transport.

J'aimerais maintenant passer la parole à M. Gow.

**Mr. Harry Gow (Vice-President, Transport 2000 (East)):** Thank you, Mr. Chairman.

You have before you a short brief prepared in French; this brief differs from the one you have already received. It contains some of the same basic information, but also a few additions and new points that were missing from our first submission.

On page 1, we thank the committee for allowing us to appear and state that Transport 2000, like VIA Rail Canada, has been penalized by the government. During the past few years, Transport 2000 has enjoyed financial support from the Department of Consumer and Corporate Affairs in the form of a yearly grant of about \$20,000, which has enabled us to play an advocacy role on behalf of the public with regulated carriers. This year, after a lengthy wait, we were informed that our grant had been refused. When we asked for an explanation, we were told that the then minister did not want to help us for fear that we would oppose cuts to VIA Rail.

We have also learned from Mr. Rolly Thompson that the Public Interest Advocacy Centre and the Consumers' Association of Canada's RIP—Regulated Industries Program—had suffered similar cuts for similar reasons. Apparently, these cuts have had a devastating impact on the CAC.

We want to ensure that the committee is aware of this infringement of proper procedure between the government and public interest advocacy groups. We ask your help in restoring Consumer and Corporate Affairs support to the CAC as such support is vital to ensuring that the decision-making process regarding transport issues is conducted democratically.

It appears the government has succeeded in gagging these two associations. Transport 2000 has taken over for them but at a high cost to its members in terms of time and resources.

I will highlight the main points of our brief without reading it. Pages 3, 4 and 5 give a summary of most of what Mr. Holloway has said, so I will not go through them in detail. However, I will refer you to the points listed on page 5. In our opinion, these points form the basis on which to adequately calculate the environmental impact of the cuts to rail passenger service.

I draw your attention specifically to the fact that fixed costs must include rolling stock and fixed facilities and not only rolling stock as in the case of the air and bus



## [Text]

l'industrie aérienne et l'industrie des autocars. Il faut penser aux tâches à entreprendre, au point 3, afin de pallier aux effets négatifs et au coût de cette palliation dans le contexte du Traité international sur l'atmosphère. Faut-il donc planter des arbres, par exemple, pour absorber les gaz produits par les 2,4 ou 2,8 millions de voyages additionnels?

Pour terminer, ces quelques annexes méritent votre attention. La main-d'œuvre de VIA, avant les mises à pied importantes qui ont déjà débuté, s'élevait à 1,736 cadres pour un total de 7,618 cadres et employés administratifs nous donnant un ratio de 1 patron pour 4,6 employés. Les coupures selon nous, rapprocheront le ratio à 1 patron pour 2,5 à 3 employés. Les frais généraux seront assez lourds.

• 1600

Un citoyen canadien furieux, présentement en Afrique où il fait du service outremer, exprime ses sentiments dans une lettre au premier ministre. La lecture de cette lettre pourrait faire comprendre aux membres du Comité la réaction émotive de plusieurs Canadiens. Pour une analyse un peu plus intellectuelle, la revue de presse de M. Denis Tremblay, de la Presse canadienne, reflète l'opinion de plusieurs éditorialistes canadiens français quant à ces coupures. Enfin, un mémoire d'un plan alternatif déjà soumis à plusieurs députés par Transport 2000 en juillet 1989 illustre des solutions différentes de celles proposées par le ministre.

Merci beaucoup, monsieur le président et membres du Comité, de votre patience.

**Le président:** Merci, monsieur Gow.

Mr. Holloway, I thank you and your associates for coming and for your dedication and determination to continue an interest in rail and certainly rail passengers.

Before I open for questions, I am interested that you say the figures were flawed. This is one of the main figures the minister uses all the time. I know members most likely will ask, but I would like you just to quickly look at page 14 and paraphrase for me what is one of the more interesting parts.

You have many interesting facts and figures, and that is the problem in this issue. We can get bedeviled with facts and figures, whether they are fixed costs, avoidable costs and all that. This reality of numbers you passed over and said the minister's statements were flawed and the figures were flawed. I think it would help the committee if you would just quickly set out what I read, just to highlight it, because you have some interesting facts and figures there. This is what is used so often by the minister to justify the action. I thought you had missed it inadvertently.

**Mr. Holloway:** It was just a time element here, and it certainly is no less important. I would like to refer this

## [Translation]

industries. Thought must be given to the work to be done, under point 3, in order to offset the negative effects and the cost of taking the required corrective measures under the International Treaty on the Atmosphere. For example, will we have to plant trees to absorb the emissions produced by the 2.4 or 2.8 million additional trips?

In closing, I would like to say that the few appendices to our brief warrant your attention. Prior to the large cuts that have already started, VIA's total administrative labour force of 7,618 managers and employees included 1,736 managers. That gives us a ratio of one manager for every 4.6 employees. We believe the cuts will bring that ratio up to 1 manager for every 2.5 to 3 employees. Overheads will be quite high.

And irate Canadian citizen, currently working abroad in Africa, has written to the Prime Minister to express his feelings. Reading his letter will help the members of this committee to better understand the emotional reaction of many Canadians. For a slightly more intellectual analysis, I refer you to the press review by Mr. Denis Tremblay of the Canadian Press which reflects the opinion held by several French Canadian editorial writers in regard to the cuts. The last part of our brief is a proposal that Transport 2000 has already submitted to several members in July 1989. This proposal gives various alternatives to the solution recommended by the minister.

I would like to thank the Chairman and the members of this committee for their patience.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gow.

Monsieur Holloway, j'aimerais vous remercier ainsi que vos collègues d'être venus ici nous faire part de votre dévouement envers les passagers des services ferroviaires et de votre détermination de défendre leurs intérêts.

Avant de passer aux questions, j'ai noté que vous avez dit que les chiffres étaient erronés. Or, le ministre cite ce chiffre très souvent. Les membres vous poseront sûrement des questions à cet égard, et je vous demanderais de tourner à la page 14 afin de me donner des explications sur une des parties qui me semble des plus intéressantes de votre texte.

Vous citez bon nombre de faits et de chiffres intéressants, et voilà la difficulté dans toute cette question. Nous sommes inondés de faits et de chiffres, qu'il s'agisse de coûts fixes, de coûts évitables ou d'autres. Vous n'avez pas parlé en détail de ce passage, mais vous avez dit que les déclarations ainsi que les chiffres du ministre sont erronés. Je crois qu'il serait utile au Comité que vous expliquiez ce passage qui contient des faits et des chiffres très intéressants. Il s'agit d'un chiffre que le ministre utilise très souvent pour justifier les coupures. Il se peut que vous l'ayez omis par inadvertance.

**M. Holloway:** C'était tout simplement une question de temps, mais c'est un point tout aussi important que les

[Texte]

question to Mr. David Jeanes, who is very up on this and who has something fundamental to offer.

**Mr. David Jeanes (Treasurer, Transport 2000):** Thank you, Mr. Chairman. Here we are referring to the numbers that have been used repeatedly by the minister in justifying the cuts to VIA: a 20% decline in ridership since 1981; a 20% increase in the subsidy over the same period; and riders have obviously deserted the rail mode *en masse*.

A look at the numbers actually released in the supporting documents from Transport Canada on the day the minister's announcement was made show that the subsidy situation, for example, is quite different from what many people had been led to believe. The subsidy to air is \$1.4 billion. Over the 23.2 million air passengers listed in the documents, this amounts to a per-passenger subsidy of \$60 per passenger. This is a higher per-passenger subsidy than nine out of the ten corridor routes, for example. Although the minister also refers to the greater distance of air travel, when we looked into this aspect we discovered that with the statistics presented by Transport Canada the average air journey had to be 3,500 kilometres, which is the distance from Ottawa to Vancouver. Therefore the figures appeared to include intercontinental trips by Canadian domestic carriers, which hardly seems to make the basis of comparison reasonable in comparing air subsidy with the inter-city rail subsidy.

Likewise with respect to declining ridership, we believe the figures presented by the Ministry of Transport show that the whole public transportation system has not been developed. I say "been developed" because the bus industry ridership has declined by 32% over the ten-year period from 33.9 million to 22.9 million. The air ridership also declined substantially. It was down 17% in 1983 from the baseline year and has only recovered to the 1980 level and higher in this last year, the year of price-cutting under deregulation, which phase we believe has ended now.

Likewise, the basis of comparison of the figures is also suspect because the air and bus figures are taken from Statistics Canada documents applicable to all carriers. The rail figures are taken from VIA Rail annual reports only and therefore exclude the 25 million passengers who rode the GO Transit and the Montreal services, many of whose routes extend beyond the 50-kilometre threshold that has been used for counting bus trips. In addition, the British Columbia Railway, the Ontario Northland Railway and

[Traduction]

autres. Je demanderais à M. David Jeanes de répondre à cette question, car il s'y connaît très bien et peut apporter une contribution importante.

**M. David Jeanes (trésorier, Transport 2000):** Merci, monsieur le président. Il s'agit ici de chiffres que le ministre a utilisés à maintes reprises pour justifier les coupures à VIA Rail: une diminution de 20 p. 100 dans le nombre des passagers depuis 1981, une augmentation de 20 p. 100 dans les subventions accordées à VIA Rail au cours de la même période, et le fait que les passagers ont de toute évidence opté en masse pour un autre moyen de transport.

Si on se reporte aux chiffres contenus dans les documents de Transports Canada utilisés par le ministre lors de son annonce, on voit, par exemple, que la subvention réelle diffère considérablement de l'impression générale qu'en avait la grand public. La subvention accordée aux transports aériens est de l'ordre de 1,4 milliard de dollars. Selon les documents, il y a 23,2 millions de passagers qui voyagent par avion, ce qui représente une subvention par passager de l'ordre de 60\$. Cette subvention par passager est plus élevée que celle qui est accordée notamment à neuf des dix liaisons du couloir. Le ministre parle également de la plus grande distance des voyages aériens. Lorsque nous nous sommes penchés sur cette question, nous avons découvert que, selon les statistiques de Transport Canada, le voyage aérien moyen se chiffrait à 3,500 kilomètres, soit la distance entre Ottawa et Vancouver. Pour arriver à ce chiffre, il fallait inclure les voyages outre-mer des lignes aériennes canadiennes, ce qui fausse la comparaison entre les subventions aux voyages aériens et les subventions aux voyages ferroviaires au Canada.

Il va de même pour ce qui est de la diminution dans le nombre de passagers. À notre avis, les chiffres publiés par le ministère des Transports démontrent que dans son ensemble, le secteur du transport en commun n'a pas été développé. Le nombre de passagers par autobus a diminué de 32 p. 100 au cours des dix dernières années, passant de 33,9 millions à 22,9 millions de passagers. Le nombre de passagers par avion a également connu une baisse importante. En 1983, le nombre de passagers aériens avait diminué de 17 p. 100 par rapport à l'année de référence et n'a atteint ou dépassé le niveau de 1980 qu'au cours de l'année passée en raison de la baisse des prix qu'a entraîné la déréglementation. À notre avis, cette période est maintenant révolue.

De même, la base de comparaison des chiffres est également suspecte étant donné que tous les chiffres concernant les déplacements par avion et par autobus sont tirés des documents de Statistique Canada applicables à tous les transporteurs. Les chiffres sur le service ferroviaire sont tirés uniquement des rapports annuels de VIA Rail et excluent, par conséquent, les 25 millions d'usagers du réseau GO et des services de Montréal dont un grand nombre d'itinéraires vont au-delà du seuil des

• 1605



[Text]

the other passenger railways operated across Canada are not included in the total for the rail mode.

Finally, on the comment we make about the base year, the minister has been using the base year of 1981 and claims there has been a fall in ridership of 20%. We point out in that year there were three bus strikes, which are recorded in VIA Rail's annual report for 1981 as the reason for the high ridership in that year. VIA Rail's annual report of 1980 states this should be used as the base year, at which time the decline was only 15%, corresponding to a 42% reduction in the car miles offered. What we are in fact seeing is not capacity dwindling, but capacity being restricted by policy.

**Mr. Benjamin:** Right on.

**Mr. Jeanes:** The last point is that all of the figures presented by the ministry for subsidies have been expressed in current dollars. You can verify that the numbers given correspond year by year to VIA Rail's annual reports and therefore are not in 1988 or constant dollars. Therefore the 20% the minister refers to shows that VIA Rail has done remarkably better than inflation in containing its costs. If the numbers were looked at in 1988 dollars, VIA Rail's subsidy would be seen to be going down rather than going up.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Mr. Chairman, I feel I owe both you and the gentleman who just answered a vote of appreciation for expanding on those statistics. Many of us have been very uncomfortable with the numbers that have been crunched and presented as the rationale for the VIA Rail structure that is now before us and before the country. I think you have done an absolutely fantastic job, I may say, of poking holes in many of these balloons that have been flown by the minister's justification for the action we have seen. Rather than continue on the numbers, Mr. Chairman, I want to move to some questions, if I can put it this way, of a more macro or global nature.

One of the suggestions that has been around—and I put this as a general question to you, Mr. Holloway—is that with VIA Rail being restructured in the way it has... "Restructured" is a kind word, I think; it has been gutted, destroyed or crippled. It has been suggested by the government, certainly by spokespersons on behalf of the government, that this in a way is a good thing. Psychologically, the travelling public who have depended on rail passenger service are going to flock now to VIA Rail. Given this new route structure, we are going to see an increased ridership, vis-à-vis the new level of capacity. Would you deal with that rather simplistic assurance that

[Translation]

50 kilomètres dont on s'est servi pour faire le calcul des voyages en autobus. En outre, le *British Columbia Railway*, l'*Ontario Northland Railway* et les autres trains de passagers du pays ne sont pas inclus dans le total pour le mode ferroviaire.

Enfin, un dernier commentaire au sujet de l'année de référence. Le ministre s'est fondé sur l'année de référence de 1981 et il affirme avoir constaté une baisse de l'achalandage de 20 p. 100. Il faut savoir que cette année-là il y a eu trois grèves d'autobus, et, dans le rapport annuel de VIA Rail pour 1981, on attribue à ce facteur l'achalandage élevé pour cette année. Dans le rapport annuel de 1980, on indique que c'est cette année-là qui devrait servir d'année de référence. Par rapport à cette année, le déclin de l'achalandage n'est que de 15 p. 100, et il faut signaler que pendant la même période il y a eu une réduction de 42 p. 100 de la distance en milles offerte. En fait, la capacité ne s'amenuisait pas, elle était entravée par la politique en vigueur.

**M. Benjamin:** Très juste.

**M. Jeanes:** Le dernier point, c'est que tous les chiffres présentés par le ministère à l'égard des subventions sont exprimés en dollars actuels. Vous pouvez vérifier: les chiffres cités correspondent, année après année, aux données des rapports annuels de VIA Rail. Par conséquent, ils ne sont pas en dollars constants ou en dollars de 1988. Il s'ensuit que le 20 p. 100 mentionné par le ministre montre que VIA Rail a réussi à maintenir ses coûts en deça de l'inflation, ce qui n'est pas un mince exploit. Si ces chiffres étaient exprimés en dollars de 1988, on constaterait que la subvention de VIA Rail allait en décroissant et non en augmentant.

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Monsieur le président, je vous suis reconnaissant, à vous et au témoin qui vient de répondre, de nous avoir donné des explications sur ces statistiques. Bien des membres du comité avaient beaucoup de mal à avaler les chiffres qu'on nous a présentés pour justifier la structure de VIA Rail que l'on nous propose et que l'on propose aux Canadiens. J'estime que vous avez réussi à merveille à démolir les arguments qu'a présentés le ministre pour justifier sa décision. Monsieur le président, au lieu de m'en tenir aux chiffres, je voudrais poser quelques questions de nature plus générale.

Je m'adresse à vous, monsieur Holloway. On a dit que grâce à cette restructuration de VIA Rail... «restructuration»—est un euphémisme, à mon avis. VIA Rail a été amputée, démantelée, détruite. Des porte-paroles du gouvernement ont affirmé que d'une certaine façon, cet exercice était une bonne chose. D'après leur psychologie, le public voyageur qui dépendait du service ferroviaire devrait maintenant se ruer sur VIA Rail. Grâce à cette nouvelle structure des itinéraires, l'achalandage s'accroîtra par rapport au nouveau niveau de capacité. Voudriez-vous commenter cette affirmation simpliste des défenseurs de ces coupures?

[Texte]

has attempted to be put out there by spokespersons defending this cut?

**Mr. Holloway:** Mr. Tobin, it seems really ridiculous. I look at the anger I saw a few weeks ago of Cape Breton Islanders, who are losing in their total passenger service. Their students cannot get home from university. Their sole mode of transport is really cut off. They do not have an alternative.

We saw another 450 people in Saint John, New Brunswick, close to a month ago. We rode down on the Atlantic Limited to Saint John. The reaction we got when we hit the city was, to me, phenomenal. All I can say is that there are not only the handicapped, the elderly, the people who literally do not have another alternative mode of transport that will suffer from this, but it is the ordinary people who use VIA Rail trains as commuter trains in regional services down in Atlantic Canada who are going to be losing the bulk of service. If that is a graphic picture—

• 1610

**Mr. Tobin:** That is a pretty graphic picture. What the government is really trying to say, or what those who designed this new structure are trying to suggest, is that it is lean, it is mean, it is going to be more efficient; and as you say, they project a certain loss of ridership but will retain those other passengers.

It is my submission that if you look at the route structure that exists for 1990 versus the route structure in 1989, if you look at the choices that were made, I do not accept that cuts should have been made—period. But if there were to be cuts, VIA Rail has to operate with far less money and with a much smaller structure.

As much as I and you and many other people may oppose that, if you were forced to make a decision about what was going to be left, it is my view that the structure that survived, the decisions that were taken were not decisions that in any way reflect the notion of a commitment to a future for VIA Rail. I doubt that you could keep VIA Rail anyway, with the amount of money that is left, but I submit to you that the routes selected and the way in which they were put together were not the most efficient means to go.

You make reference to one of those in your report when you refer to the Canadian. Mr. Comuzzi has pointed out that if you look at the route chosen through northwestern Ontario, if you look at—as politically pleasing as it may be—the split in the service through Atlantic Canada—one way three days a week, another way three days a week. . . What I am really asking you is do you not see, or do you share my view and the view of others, that this is built-in obsolescence? This is designed

[Traduction]

**M. Holloway:** Monsieur Tobin, cela me semble vraiment ridicule. Il y a quelques semaines, j'ai pu constater moi-même la colère des habitants du Cap-Breton à qui l'on retire la totalité du service passager. Les étudiants de niveau universitaire ne peuvent rentrer dans leurs foyers. On leur enlève leur seul mode de transport et ils n'ont aucune solution de rechange.

À St-Jean, Nouveau-Brunswick, nous avons rencontré 450 personnes il y a environ un mois. Nous nous sommes rendus à St-Jean par le train «l'Atlantique». À nos yeux, la réaction des gens a pris l'ampleur d'un phénomène. Tout ce que je peux dire, c'est que ce ne sont pas seulement les handicapés, les personnes âgées ou celles qui n'ont littéralement pas d'autres moyens de transport qui seront touchés. Ce sont tous les gens ordinaires qui utilisent les trains de VIA Rail comme des trains de banlieue dans l'Atlantique du Canada qui seront victimes de ces coupures draconiennes de service. Je ne sais pas si vous voyez le tableau. . .

**M. Tobin:** Cela donne une bonne idée de la situation. Ce que le gouvernement ou ceux qui ont conçu le nouveau réseau essaient de laisser entendre, c'est que le nouveau service ne conserve que l'essentiel, mais qu'il sera plus efficace et, comme vous dites, ils prévoient une certaine perte de clientèle, mais ils pensent en conserver une partie.

Pour ma part, si l'on compare les liaisons qui ont été maintenues pour 1990 avec les liaisons qui existent en 1989 si l'on examine les choix qui ont été faits, je ne pense pas qu'on aurait dû faire la moindre coupure, mais s'il devait y en avoir, Via Rail doit fonctionner avec beaucoup moins d'argent et un réseau sensiblement réduit.

Vous et moi et bien d'autres ne sommes peut-être pas d'accord là-dessus, mais s'il fallait faire une décision au sujet des services qui seraient maintenus, vu les liaisons qui ont survécu, je ne pense pas que les décisions qui ont été prises reflètent le moindre engagement en vue d'assurer un avenir quelconque pour Via Rail. De toute façon, je doute fort qu'on puisse conserver Via Rail vu le peu d'argent qui reste, mais à mon avis, le gouvernement n'a pas choisi les liaisons et les services qu'il aurait dû choisir s'il voulait être le plus efficace possible.

Vous parlez d'un de ces services dans votre rapport quand vous mentionnez le Canadien. M. Comuzzi a déjà parlé de la liaison choisie dans le nord-ouest de l'Ontario, mais si l'on considère, aussi attrayant que cela puisse être sur le plan politique, la différence de service dans la région de l'Atlantique, dans une direction trois jours par semaine et dans l'autre trois jours par semaine. . . ce que je voudrais savoir, c'est si vous ne pensez pas comme moi et comme d'autres que ce nouveau service a été conçu



[Text]

to fail. This is designed to generate even worse numbers 18 months down the road. Is that too strong an assessment?

**Mr. Holloway:** We agree with you 100% and more. The problem here with any national rail passenger service, especially when you have one like the Canadian system, which has a heavy corridor line, is that you have high fixed costs to begin with. We know that. We know there are high costs for trackage, there are high costs for real estate—namely, train stations, there are high costs for rolling stock, locomotives and coaches. The only way you are going to offset these kinds of costs is to go out there and aggressively attract riders and to have people who can use those trains.

Over the course of the summer we found that the demand was there. We just quoted you figures—in the west, ridership is 94% on the Canadian. We are finding equivalent kinds of things with ridership on corridor trains. But the only way those corridor trains are going to operate successfully is not to cut the heart out of them and not to cut the heart out of the regional trains, because it is the regions that feed those corridor trains. Even when the cuts came along in 1981, since then the occupancy shift has not been that great in terms of the overall ridership on the trains. If the government can realistically imagine that it is going to boost ridership with a cut in capacity by 13% or 14%, I have very grave misgivings.

I would like to ask Roy Jamieson to add a few appropriate comments here.

**Mr. Roy Jamieson (Policy Co-ordinator, Transport 2000):** I think the evidence is quite clear if you look at VIA Rail's experience, certainly after 1981, but after any significant reduction in service in areas of the country or indeed, if you look at Amtrak's experience, where there were a great number of routes cut in the course of their restructuring.

Amtrak has found and has testified before public inquiries in the U.S.—and I think VIA Rail's experience shows very clearly—that reducing the level of service is, as you suggested, a form of built-in obsolescence, because all you are doing is increasing your costs at a far greater rate than you are able to replace with new revenue. The impact on revenue of this type of reduction, which we have seen and which will take place on January 15, will be to reduce revenue by a far greater extent than it can possibly reduce the costs of the system. On the one hand, essentially what you are doing is increasing the per passenger subsidy to a level where it will become very easy at some point down the road to justify—

• 1615

**Mr. Tobin:** The case will be even stronger than it is right now if one accepts the case; there is no question at all.

**Mr. Holloway:** No question.

**Mr. Tobin:** Let me ask you about another matter, the whole question of remote or mandatory routes. The

[Translation]

pour échouer? Il a été conçu pour produire des chiffres encore plus désastreux dans 18 mois. Est-ce une exagération?

**M. Holloway:** Nous sommes entièrement d'accord avec vous. Le problème pour tout service national de transport ferroviaire des passagers, surtout avec un réseau comme le réseau canadien qui a un couloir très achalandé, c'est que les coûts fixes sont très élevés au départ. Nous le savons. Nous savons que les voies coûtent cher et les biens immeubles aussi, en occurrence les gares, et que le matériel roulant, c'est-à-dire les locomotives et les wagons, coûtent cher. La seule façon de compenser ces coûts, c'est d'avoir une politique de commercialisation agressive pour attirer les passagers sur ces trains.

Nous avons constaté cet été que la demande existe. Nous venons de vous donner les chiffres. Dans l'Ouest, le Canadian a un achalandage de 94 p. 100. C'est la même chose pour les trains dans les grands couloirs. Par ailleurs, pour que ces trains dans les grands couloirs fonctionnent de façon rentable, il ne faut pas les réduire au minimum ou réduire au minimum les lignes régionales parce que ce sont ces mêmes lignes qui amènent les passagers pour les trains de couloir. Même depuis les réductions de service en 1981, les pourcentages globaux d'achalandage sur les trains n'ont pas tellement changé. Je doute fort que le gouvernement ne puisse augmenter l'achalandage s'il réduit la capacité de 13 ou de 14 p. 100.

Je demanderai à Roy Jamieson d'ajouter ses commentaires.

**M. Roy Jamieson (coordonnateur de la politique, Transport 2000):** Selon moi, les preuves sont là. Il suffit de voir ce qui est arrivé à Via Rail, et certainement après 1981, mais aussi après toute réduction importante du service au Canada. C'est la même chose pour le réseau Amtrak qui a perdu un bon nombre de liaisons au moment de la restructuration.

Amtrak a constaté et affirmé lors d'audiences publiques aux États-Unis, et je pense que l'expérience de Via Rail confirme clairement cette conclusion, que lorsqu'on réduit le niveau du service, c'est une espèce d'obsolescence calculée comme vous l'avez signalé parce que cela ne fait qu'augmenter les coûts beaucoup plus rapidement que vous ne pouvez les combler par de nouvelles recettes. Les coupures qui ont déjà été faites ou qui seront faites le 15 janvier réduiront beaucoup plus les recettes qu'elles ne peuvent réduire les coûts. D'une part, la subvention par passager augmentera au point que ce sera très facile éventuellement de justifier. . .

**M. Tobin:** Ce sera encore plus facile à justifier qu'à l'heure actuelle si l'on accepte l'argument de base; cela ne fait aucun doute.

**M. Holloway:** Aucun.

**M. Tobin:** Si vous me le permettez, je voudrais vous poser une question au sujet des lignes dans les régions

*[Texte]*

number of mandatory routes has increased rather dramatically. The cost of maintaining those routes is somewhere in the range of \$45 million to \$50 million in the current environment, which represents an increasingly larger chunk of VIA Rail's total budget.

Because there is a mandate to run remote routes, they almost determine which services will be run. In some cases, specifically in the case of Ontario, we are going the northern CN route through Ontario rather than the southern CP route because of the requirement to maintain remote service there.

I am not asking you to comment on whether or not remote communities should be served; rather, I am asking you to comment on whether or not it is realistic to impose the cost of that public duty on VIA Rail and subsequently really affect not only the revenues but the choices they make with a smaller budget than was ever the case before.

**Mr. Holloway:** Mr. Tobin, I really have to take a brief moment here to point out to you some of the transportation alternatives that Transport 2000 has been looking at over the past few months.

We received earlier this year from the Transport Development Centre in Montreal notice of some studies that had been done on a new concept in rail transport. Actually it is not all that new, it has been around for a while—it is called a railbus. This is something we took a very close look at. It has really been something that started on two different fronts in this country. There was an initial study around Lac-Saint-Jean in Quebec and there was also another study done on the railbus out west. These appear to us at the moment to be viable alternatives to remote transport, and they also may be something which is within a realistic cost framework.

At this point, I think it is worthy of dwelling not only on this but on the regional feeders just for a moment longer. I would like to bring on David Jeanes once again, because David, with his European rail experience, is familiar not only with the high-speed rail trains but with regional feeders, and both Japan and France have these trains. I would like to pass it to David for a moment.

**Mr. Jeanes:** Thank you very much. I would like to point out that the high-speed rail option seems to be increasingly referred to as though it were an independent system. The countries where it has been most successful are Japan, where they have had it for the last 25 years—they celebrated their 25th anniversary two weeks ago—and France, since 1981.

The Japanese system, on the Shinkansen rail network, has 50 railway stations and 48 of them provide direct connection to the narrow gauge regional network, which is in fact an uneconomic railway, but essential for feeding traffic into the Shinkansen system and giving Japan a national rail system rather than just a trunk line that serves a few cities.

*[Traduction]*

isolées ou liaisons obligatoires. Le nombre de liaisons obligatoires a augmenté de façon dramatique. Le coût de ces liaisons se situe dans les 45 à 50 millions de dollars à l'heure actuelle, ce qui représente une part de plus en plus grande du budget de VIA Rail.

L'obligation de maintenir certaines liaisons dans les régions isolées est un facteur déterminant lorsqu'on décide quels services seront offerts. Dans certains cas, notamment en Ontario, on a choisi le tracé du CN dans le nord plutôt que les lignes du CP dans le sud à cause de l'obligation de garder le service dans les régions isolées.

Je ne vous demanderai pas de nous dire si, selon vous, il faut maintenir le service pour les localités isolées, mais plutôt s'il est réaliste d'obliger VIA Rail à assumer le coût de cette obligation publique puisque cela influe non seulement sur les recettes, mais aussi sur les choix que peut faire VIA avec un plus petit budget qu'auparavant.

**M. Holloway:** M. Tobin, je dois prendre quelques instants pour expliquer certaines options que Transport 2000 a étudiées ces derniers mois.

Au début de l'année, le Centre de développement des transports à Montréal nous a avisés de certaines études qui ont été faites sur un nouveau mode de transport par rail. En réalité, le principe n'est pas tout à fait nouveau puisqu'il existe depuis quelque temps déjà. On l'appelle le railbus. C'est une chose que nous avons examiné très attentivement. On a commencé une étude de ce mode de transport dans deux régions différentes au Canada. La première étude avait eu lieu près du Lac St-Jean, au Québec, et la deuxième a été menée dans l'Ouest. Selon nous, le railbus serait une solution viable pour le transport dans les régions isolées et les coûts pourraient peut-être être maintenus à un niveau réaliste.

Je pense qu'il est utile de nous pencher un peu plus longtemps sur cette possibilité de même que sur les lignes d'apport régional. Encore une fois, je demanderai à David Jeanes de nous en parler à cause de son expérience des réseaux ferroviaires européens, non seulement pour les trains à grande vitesse, mais aussi en ce qui concerne les lignes d'apport régional pour ces trains qui existent au Japon et en France. Je cède donc la parole à David.

**M. Jeanes:** Merci beaucoup. Je signale tout d'abord que de plus en plus de gens semblent croire que le train à grande vitesse constitue un réseau indépendant. Les pays où ces trains ont eu le plus de succès sont le Japon, où l'on a célébré le 25<sup>e</sup> anniversaire il y a deux semaines, et la France, qui a le TGV depuis 1981.

Au Japon, le réseau ferroviaire du Shinkansen a 50 gares dont 48 sont reliées directement au réseau national à voies étroites, qui n'est pas lui-même rentable, mais qui est essentiel pour alimenter le réseau Shinkansen et permettre au Japon d'avoir un réseau ferroviaire national plutôt qu'une simple grande ligne qui dessert quelques villes.



[Text]

Likewise, in France, where the TGV trains have been designed so that they can run on the tracks of the conventional system with only about 500 kilometres of true high-speed railway, they are able to operate a TGV high-speed network over 3,800 route kilometres all over France. In fact, the longest route is in excess of 1,000 kilometres.

That really gives the lie to the distance argument, where we in Canada, for example in the corridor, are looking at the longest route being of the order of 539 kilometres. That is the longest corridor train operated by VIA Rail today. It pales into insignificance compared to the length of some of the routes and the regional services that are operated in conjunction with or even as extensions of the high-speed networks in other countries.

• 1620

There are two other points on funding of these regional routes. In Britain the regional routes are retained but they are funded out of a completely separate pot of money, the public service obligation. Once this pot is excluded, British rail is and has been profitable for the past three years.

In France there is similarly in the SNCF budget an item called *charge sociale*, which is substantially higher on a per capita population basis for France than VIA's entire subsidy, including capital budget, labour costs and all the other elements of the VIA budget. These items are clearly earmarked as being socially necessary and have nothing to do with the operation of a professionally run, profitable railway.

**Mr. Holloway:** I would briefly like to return to the essence of your question, which concerned lines that were in high-cost, remote areas. I would like Roy Jamieson to briefly comment.

**Mr. Jamieson:** I think David touched on the important aspect. I think we have to realize that in justifying the service reductions now facing VIA, the minister has used figures for the national system, including the per passenger subsidy, occupancy rates and so on. These include the very high costs and the very harsh realities of operating remote services, which VIA has had no choice but to operate. Those services should be there.

Transport 2000 has long recommended that public transportation in this country should have a broader public policy role than perhaps it does in terms of dealing with many important social and economic questions. These might include things like accessibility, the environment, land use and all of those issues. The question is, who pays for it? Why, for example, is VIA Rail paying out of its own pocket? Why is the loss from operating those services reflected on the users of services right across the country, even services with high levels of occupancy and higher levels of cost recovery. To provide

[Translation]

De la même façon, en France, où les trains TGV ont été conçus pour utiliser les voies du réseau conventionnel puisqu'il n'y a que quelques 500 kilomètres de voies spécialement conçues pour les hautes vitesses, le réseau TGV couvre plus de 3,800 kilomètres dans toute la France. De fait, la liaison la plus longue dépasse 1,000 kilomètres.

Cela veut dire que l'argument relatif aux distances qu'il faut couvrir au Canada ne tient pas puisque, dans le couloir notamment, la liaison la plus longue est de 539 kilomètres. C'est la liaison ferroviaire la plus longue dans le couloir de VIA Rail à l'heure actuelle. C'est insignifiant par rapport aux distances de certaines liaisons et de services régionaux qui fonctionnent de concert avec les réseaux à haute vitesse d'autres pays ou même comme prolongation de ces réseaux.

Il y a deux autres précisions que je veux apporter sur le financement des liaisons régionales. En Grande-Bretagne, les routes régionales ont été maintenues, mais elles sont financées par un budget tout à fait distinct qui sert à assurer un service au public. Si on exclut ce budget, le service ferroviaire britannique est rentable depuis trois ans.

En France, le budget de la SNCF comprend lui aussi ce qu'on appelle une charge sociale, qui est sensiblement plus élevée par habitant que toute la subvention de VIA, y compris pour le budget d'immobilisation, les coûts de main-d'oeuvre et tous les autres éléments du budget. Ces services sont considérés comme nécessaires pour la société et n'ont absolument rien à voir avec l'administration d'une société ferroviaire professionnelle et rentable.

**M. Holloway:** Je voudrais que nous revenions brièvement à votre question qui portait sur les lignes très coûteuses dans les régions éloignées. Je demanderais à Roy Jamieson de commenter brièvement.

**M. Jamieson:** Je pense que David a déjà parlé du point important. Nous devons nous rendre compte que pour justifier les réductions apportées aux services de VIA, le ministre a cité des chiffres qui s'appliquent au réseau national, y compris la subvention par passager, les taux d'achalandage, et ainsi de suite. Ces chiffres tiennent compte des coûts très élevés des services dans les régions isolées que Via Rail doit absolument maintenir. Ces services doivent exister.

Transport 2000 recommande depuis longtemps que le gouvernement joue un rôle plus important en matière de politique des transports relativement à bon nombre de questions sociales et économiques, comme l'accès, l'environnement, l'utilisation des terres, et ainsi de suite. Il faut savoir qui paie le service. Pourquoi VIA Rail paie-t-elle de sa poche? Pourquoi les pertes subies pour la fourniture de services dans les régions isolées sont-elles appliquées aux services de tout le pays, même ceux qui ont un bon taux d'achalandage et des rapports élevés de recouvrement des coûts? Pour fournir ces services alors

[Texte]

those services when the government is looking at providing alternatives services. . .

I would be willing to guarantee to the members of the committee that should Transport Canada in future decide to replace rail service to these communities with perhaps all-weather landing strips or other facilities, the cost of those facilities will not be reflected in the budgets of any national airline in this country. They will be reflected in Transport Canada's budget or some other fund. I think this is the important distinction that must be made in this case.

**Mr. Tobin:** It has all been very relevant. I want to thank you for your answers. I want to point out so it is clear that of all these services you mentioned, Canada is the only one that imposes the cost of public duty on mandatory routes onto our national railway. Elsewhere it is a separate cost carried by the state and is not carried by the railway.

**Mr. Benjamin:** Exactly.

**The Chairman:** That is what I thought they said. On the remote service, have you had a chance to make a calculation? The minister gave us a lot of figures and Mr. Lawless gave us lots of figures yesterday. You most likely had them, because some of them have been around. Have you had a chance to make any calculation regarding the removal of the seven or nine remote services lines? How does this help change the comparative figures? In other words, some of those remote services are pretty long and do not have much ridership. As a layman, I wonder just what your figures show.

**Mr. Jamieson:** I think it is an important question. As I understand the cost involved in running those remote services, you may be looking at \$50 million to \$60 million from VIA's budget. I was not here for Mr. Lawless's presentation.

**The Chairman:** He says \$45 million.

**Mr. Jamieson:** It is in that neighbourhood. Taking those services out will not make VIA a profitable corporation nor will any other single measure you can do.

**The Chairman:** I know it is not going to be profitable. Not a rail service in the world is profitable. I think we all agree on that, as was stated yesterday. My question really was how much less of a distortion is there in the comparisons when you take out the length of passenger-kilometres? When you remove the remote services and get it down to the corridor and/or the regionals, does this not make these comparisons. . .? You have dissected them and you say a lot of the figures need to be really looked at for the reasons you give in your paper. Surely if you looked at them that way too, there would be less of an odious comparison between rail and the other modes.

[Traduction]

que le gouvernement songe à offrir de nouveaux services. . .

Je serais prêt à garantir aux membres du Comité que, si Transports Canada décidait de remplacer le service ferroviaire à ces localités isolées par des pistes d'atterrissage utilisables par tous les temps ou par d'autres services, le coût de ces nouvelles installations ne serait inclus dans le budget d'aucune ligne aérienne nationale du Canada. Il serait inclus dans le budget de Transports Canada ou ailleurs. C'est la principale distinction à faire dans ce cas-ci.

**M. Tobin:** Vos commentaires ont été très pertinents. Je vous remercie de vos réponses. Je tiens à souligner que le Canada est le seul pays parmi ceux que vous avez mentionnés qui oblige sa compagnie nationale de chemin de fer à assumer le coût des services sur les lignes obligatoires. Partout ailleurs, c'est l'État et non la société ferroviaire qui en assume le coût.

**M. Benjamin:** Exactement.

**Le président:** C'est ce que je pensais avoir entendu. Avez-vous eu la chance de faire le calcul pour le service dans les régions isolées? Le ministre nous a fourni toutes sortes de chiffres et M. Lawless nous en a aussi fourni beaucoup hier. Vous connaissiez sans doute déjà ces chiffres parce que certains d'entre eux ont déjà été publiés. Avez-vous pu faire le calcul en enlevant le coût de sept ou neuf lignes dans les régions isolées? Quelle différence cela fait-il pour les chiffres comparatifs? Autrement dit, certaines lignes dans les régions isolées couvrent d'assez longues distances et ne sont pas très achalandées. Je ne suis pas expert, mais je voudrais savoir ce que disent vos chiffres là-dessus.

**M. Jamieson:** Je pense que cette question est importante. À ma connaissance, la desserte de ces régions isolées pourrait représenter de 50 à 60 millions de dollars dans le budget de VIA. Je n'étais pas ici quand M. Lawless a fait sa présentation.

**Le président:** Il a dit 45 millions de dollars.

**M. Jamieson:** C'est à peu près cela. Ce n'est pas le simple fait de mettre ces coûts à part ou de prendre n'importe quelle autre mesure unique qui rendra VIA une société rentable.

**Le président:** Je sais que VIA ne peut pas être rentable. Aucun service ferroviaire au monde ne l'est. Je pense que nous sommes tous d'accord là-dessus. On l'a dit hier. Ce que je veux savoir, c'est dans quelle mesure on peut réduire la distorsion lorsqu'on supprime les kilomètres-passagers pour les services dans les régions isolées. Si l'on fait abstraction des services dans les régions isolées et que l'on tienne compte uniquement du service dans le couloir et dans les régions, est-ce que les comparaisons ne sont pas. . .? Vous avez examiné ces chiffres à la loupe et vous dites que bon nombre d'entre eux sont contestables pour les raisons que vous mentionnez dans votre mémoire. Si vous faites le calcul de cette façon, il y aurait aussi beaucoup moins d'écart entre le coût du service ferroviaire et celui des autres modes de transport.



[Text]

[Translation]

• 1625

**Mr. Holloway:** It is very significant, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Does anyone know how significant?

**Mr. Jeanes:** I am afraid I cannot give you exact numbers, but I would like to point out at least three things that do change. First, you eliminate substantial overheads because the passengers riding your long-distance trains are riding much longer trips and are paying a much higher revenue for the overhead cost of processing their reservations, their ticket, their baggage and everything else.

Second, the trains can move faster across the country and are not constrained to a geographically longer route. Therefore you can probably operate the service with one less train set, which is a substantial, quantifiable cost. It is highly unlikely. . . I am afraid I have not done calculations for three-times-a-week service, but for daily service the southern route of the Canadian required one less complete train set than operation on the northern route because of the time end to end that was required to operate it.

There are substantial real costs. If the northern routes are budgeted completely separately, then the transcontinental service also does not have to bear the cost of a large number of small stations. The stops at those stations slow down the progress of a very heavy train, resulting in much higher fuel costs.

**Mr. Benjamin:** You mean the remote routes.

**Mr. Jeanes:** I am sorry; I mean the remote stops we have been looking at along the northern route chosen by VIA.

**Mr. Angus:** Mr. Holloway and gentlemen, thank you for a very excellent brief. As you know, the whole intent of this committee in dealing with an after-the-fact review of a decision is to try to analyse the documentation put forward by the minister and by the president of VIA Rail to determine its validity, if not its accuracy. You certainly are helping us in doing so.

I want to pursue a couple of areas in your brief because I think we need some further clarification. On page 14 is the whole question of the air subsidy in domestic versus foreign travel. Can you break it down to indicate what would be the appropriate number of passengers we should be using if we are comparing domestic to domestic?

**Mr. Holloway:** The passenger-kilometres travelled would certainly relate to an average distance between cities rather than between countries. I would submit to you that the distance is more in the neighbourhood of 400 or 500 kilometres as opposed to 3,500 kilometres.

**Mr. Angus:** You do not have figures available to say that it is not 23.2 million passengers, but it is 10 million

**M. Holloway:** Cela fait une très grande différence, monsieur le président.

**Le président:** De combien? Quelqu'un le sait-il?

**M. Jeanes:** Malheureusement, je ne peux pas vous donner de chiffres exacts, mais au moins trois choses changeraient. D'abord, cela éliminerait des frais généraux importants parce que les voyageurs qui font de longues distances rapportent des recettes beaucoup plus élevées par rapport aux frais généraux se rapportant à leur réservation, à leur billet, à leurs bagages, et ainsi de suite.

Deuxièmement, les trains peuvent faire le trajet plus rapidement et ne sont pas obligés d'emprunter un tracé plus long. Cela veut dire qu'on pourrait probablement offrir le même service avec un train de moins, ce qui représente une économie importante et quantifiable. Il est très peu probable. . . je n'ai malheureusement pas fait le calcul pour un service assuré trois fois la semaine, mais pour les services quotidiens, le tracé méridional du Canadien nécessitait un train de moins que le tracé du nord à cause de la durée du trajet sur ce dernier tracé.

Il y a des coûts réels importants. Si le budget pour le tracé du nord était établi séparément, le service transcontinental n'aurait pas à assumer le coût de la desserte d'un grand nombre de petites gares. S'ils doivent s'arrêter à ces gares, les trains qui sont très lourds vont moins vite, ce qui augmente de beaucoup le coût du carburant.

**M. Benjamin:** Vous voulez parler des liaisons dans les régions isolées.

**M. Jeanes:** Je m'excuse, je veux parler des gares isolées le long du tracé du nord choisi par VIA.

**M. Angus:** Monsieur Holloway, messieurs, je vous remercie de votre excellent mémoire. Comme vous le savez, le Comité essaie d'analyser la documentation présentée par le ministre et le président de VIA Rail maintenant que la décision a déjà été prise pour déterminer si cette documentation est valable, sinon exacte. Ce que vous dites nous est certes utile à cet égard.

Je voudrais me pencher sur certaines parties de votre mémoire parce qu'il me semble que nous avons besoin de plus de précisions. À la page 14, vous évoquez la subvention aérienne pour les vols intérieurs par rapport à la subvention pour les vols étrangers. Pouvez-vous nous dire de combien de passagers on parlerait si l'on comparait uniquement les voyages intérieurs par ce mode de transport?

**M. Holloway:** Les kilomètres-passagers devraient s'appliquer à une distance moyenne entre des villes plutôt qu'entre des pays. Selon moi, il serait plus approprié de parler de 400 ou de 500 kilomètres que de 3,500 kilomètres.

**M. Angus:** Vous n'avez pas de chiffres qui vous permettent de dire qu'il ne s'agit pas de 23.2 millions de

[Texte]

or 30 million, or whatever. This is really what I am looking for. Do you have any back-up data we can use to rebut the minister?

**Mr. Holloway:** At this point we have taken our data from Statistics Canada data; these are what we have been using and so I cannot really say we have other data, aside from the data we offer.

**Mr. Angus:** Do you know off-hand what the percentage of domestic versus foreign air travel is?

**Mr. Holloway:** Yes, we do.

**Mr. Jeanes:** Those figures are available if you go deeper into the Statistics Canada reports on air ridership, which are referenced in the table shown in the Department of Transport document that was released. The ratio varies year by year, but it is pretty much even; about half the passenger ridership is domestic and half is overseas.

**Mr. Angus:** The revenue side is greater internationally.

• 1630

**Mr. Jeanes:** The revenue side is certainly greater internationally. Because of the greatly reduced number of landings per passenger-kilometre, the international flights are much more economical as well. Therefore the true cost per passenger-mile should be lower.

The other thing we believe is that the majority of domestic trips in Canada are heavily weighted by air travel within the corridor. Therefore the average trip length for intercity travel within Canada should be well below that 3,500 kilometres; it should be down in the range of several hundred kilometres instead.

**Mr. Angus:** Yesterday we as a committee had the joy of learning that VIA operates with two sets of books. They gave us their avoidable cost analysis on a route-by-route basis, then they told us that they have something called fully allocated costs, which they are going to give to us at some point.

You talk in terms of avoidable cost plus fixed costs. What is the difference or the similarity in your mind between those various categories? For example, are fully allocated costs and avoidable plus fixed costs the same thing? Is there yet a third set of books we should be considering ourselves?

**Mr. Holloway:** First of all, I think the two of us will look at it. Just to give you a thumbnail sketch, fixed costs in our view are fixed capital costs, the costs for materials used to build a given track, for instance.

**Mr. Angus:** They would not include head office overhead?

**Mr. Holloway:** Correct.

**Mr. Jeanes:** Yes, they would include.

[Traduction]

passagers, mais bien de 10 millions, de 30 millions ou peu importe. C'est ce que je voudrais savoir. Avez-vous d'autres données dont nous pourrions nous servir pour réfuter les arguments du ministre?

**M. Holloway:** Pour l'instant, nous avons tiré nos chiffres de données publiés par Statistique Canada. Je ne peux donc pas vous dire que nous ayons d'autres chiffres que ceux-là.

**M. Angus:** Pouvez-vous nous dire comme ça quel est le pourcentage de vols intérieurs par rapport aux vols étrangers?

**M. Holloway:** Oui.

**M. Jeanes:** On peut trouver ces chiffres si l'on examine de façon un peu plus approfondie les rapports de Statistique Canada sur l'achalandage des lignes aériennes. Ces chiffres sont mentionnés dans le tableau que contient le document publié par le ministère des Transports. Le rapport varie selon les années, mais pas de beaucoup. Environ la moitié de l'achalandage concerne les vols intérieurs et la moitié les vols internationaux.

**M. Angus:** Les vols internationaux produisent plus de recettes.

**M. Jeanes:** Les recettes sont certainement plus élevées pour les vols internationaux. À cause du bien plus petit nombre d'atterrissages par kilomètre/passager, les vols internationaux sont aussi beaucoup moins coûteux. Le coût réel par mille-passager devrait donc être plus faible.

Nous croyons aussi que la majorité des voyages au Canada sont des vols à l'intérieur du couloir. La distance moyenne pour les déplacements entre deux villes au Canada devrait donc être de beaucoup inférieure à 3,500 kilomètres; elle devrait être plutôt de quelques centaines de kilomètres.

**M. Angus:** Nous avons eu la joie d'entendre au Comité hier que VIA tient deux séries de livres comptables. VIA nous a donné son analyse des coûts évitables par liaison et nous ensuite dit qu'il existait une chose appelée les coûts entièrement répartis, qui vont nous être fournis à un moment donné.

Vous avez parlé du coût évitable plus les coûts fixes. Quelle distinction faites-vous entre ces diverses catégories? Les coûts entièrement répartis sont-ils la même chose que les coûts évitables plus les coûts fixes? Devrions-nous envisager l'existence d'une troisième série de livres comptables?

**M. Holloway:** Voyons un peu ce qui en est. Dans les grandes lignes, nous considérons que les coûts fixes sont les coûts d'immobilisation fixes, par exemple le coût des matériaux utilisés pour construire une voie donnée.

**M. Angus:** Cela ne comprend pas les frais généraux du siège social?

**M. Holloway:** Exact.

**M. Jeanes:** Oui, ces frais seraient compris.



[Text]

**The Chairman:** They would.

**Mr. Angus:** No, he is talking about fixed capital costs.

**Mr. Jeanes:** They do also include the office overhead.

**The Chairman:** Of course they would. We have the paper on methodology; let us just get down to their paper. We have a lot of members and we want to get out of here by 5.30 p.m. It has been a long week and a tough week.

**Mr. Angus:** If we are to do our work as a committee, I think we have to understand what these things mean. Transport 2000 is an independent group of experts on the issue and has its own terminology. I think it is—

**The Chairman:** I am not trying to cut them off. Just because you lead off for the opposition, it does not mean you have to take all your time. We can get other members to get here. We are all here trying to get their information and extracting and defining their brief.

In terms of getting into costing methodology, I would submit it is a very complicated subject. They were not very expert in the answer they just gave you, which is a little embarrassing. I think we can be better served by having our staff go over the papers when we convene to write a report on methodology of costing. Otherwise you are going to waste all your time on that and not bring out the highlights of the brief, which are very interesting to say the least.

**Mr. Jeanes:** If I could give just a very brief answer, I was present in the committee room yesterday when the subject was discussed. I am aware of what you are talking about. We do know or we did know already of the difference between the two sets of books. The fully allocated costs were the numbers presented in the supporting documents from the Department of Transport on the day the minister made his announcement about the cuts.

The other set of books were presented by VIA in their first day of testimony to the National Transportation Agency hearings on VIA Rail pricing policy. However, because, as you know, those hearings have been suspended, the evidence has not been published, although it was entered in evidence before the NTA, and we have copies of it. That document shows the avoidable costs per route for every route across the country and a summary of the fixed costs. It breaks out precisely what those fixed costs include, such as the operation of the maintenance centres, the operation of ticketing reservations and all the other things that do not have to do with the actual operation of specific routes.

**Mr. Angus:** Let me ask you the political question then. In terms of a review of a partial reduction in service or an

[Translation]

**Le président:** Ils le seraient.

**M. Angus:** Non, il parle des coûts fixes d'immobilisation.

**M. Jeanes:** Ces coûts comprennent aussi les frais généraux de bureau.

**Le président:** Bien sûr. Nous avons déjà reçu le document sur la méthode de calcul. Tenons-nous-en au mémoire de nos témoins. Il y a plusieurs députés et nous voulons avoir terminé avant 17h30. La semaine a été longue et difficile.

**M. Angus:** Pour que le Comité fasse son travail, il me semble que nous devons comprendre ce que ces choses signifient. Transport 2000 est un groupe d'experts indépendant qui a sa propre terminologie. Je pense que c'est...

**Le président:** Je n'essaie pas de lui couper la parole. Ce n'est pas parce que vous êtes le premier à poser des questions au nom de l'opposition que vous devez prendre tout le temps qui vous est alloué. D'autres membres du Comité pourraient intervenir. Nous essayons tous d'interroger les témoins et d'obtenir des précisions sur leur mémoire.

Il me semble que la méthode utilisée pour le calcul des coûts est une chose très compliquée. La réponse que viennent de vous donner les témoins n'était pas très experte, ce qui est un peu embarrassant. Selon moi, il serait préférable que nos adjoints examinent ces documents alors que nous rédigerons un rapport sur la méthode utilisée pour calculer le coût. Sinon, nous allons tous perdre du temps et nous ne pourrions pas parler des points saillants du mémoire, qui sont certes fort intéressants.

**M. Jeanes:** Si je puis dire un mot, j'assistais à la réunion du Comité hier quand il a été question de cela. Je sais de quoi vous voulez parler. Nous savons ou nous savions déjà qu'il y avait deux séries de livres comptables. Les coûts entièrement répartis sont les chiffres donnés dans les documents publiés par le ministère des Transports le jour où le ministre a annoncé les réductions.

VIA a présenté l'autre série de livres le premier jour des audiences de l'Office national des transports sur la politique de fixation des prix de VIA rail. Cependant, parce que les audiences ont été suspendues, comme vous le savez, ces chiffres n'ont pas été publiés, même s'ils ont été fournis à l'Office national des transports. Nous en avons des exemplaires. Ce document donne les coûts évitables par liaison pour toutes les liaisons du réseau canadien, de même qu'un résumé des coûts fixes. Il donne la ventilation de ces coûts fixes, notamment les frais d'exploitation des centres d'entretien, le coût du service des réservations et celui de toutes les autres activités qui ne sont pas reliées directement à des liaisons précises.

**M. Angus:** Dans ce cas, je voudrais vous poser une question politique. Si l'on veut comparer la possibilité de

[Texte]

elimination of service on specific lines as opposed to the elimination of rail passenger services in their entirety, which is the more appropriate method this committee should be referring to in order to give us a proper assessment of the impact and the savings?

**Mr. Holloway:** Certainly the avoidable costs are what you save in cutting any form of service. However, fixed costs are also a consideration here.

**Mr. Angus:** Thank you. One of the elements of the new system is three-times-a-week service. We have had some experience with three-times-a-week service in terms of some of the feeder routes. We are now going through an alternating system in Atlantic Canada, three times on one line, three times on the other, and in the west just three times in terms of the Supercontinental.

• 1635

The government is obviously betting that people will use a service that does not run every day. Has Transport 2000 looked at what happens under a three-times-a-week service, whether in fact it will be used to the level anticipated by the government—or will it become one of those things that will lead people to decide to hell with it, I am going to buy a car?

**Mr. Holloway:** Certainly one of the things I think that is going to suffer is the capacity of the train system to carry people. By capacity, I mean the consistency of just being there and providing a consistent, regular and normal service. That is going to suffer.

I understand that David Jeanes also has an additional point here.

**Mr. Jeanes:** In the testimony presented by Canadian National to the 1977 transcontinental hearings, they stated that they had investigated a three-day-a-week service and concluded that it was not feasible. It was very hard to market and it was very costly to operate, particularly because of the disruptive effect it would have on train crews. If a train was operating in one direction and there was no balancing train on the return trip, it meant that the crews would have to be away from home or transported by some other mode of transport to get them back to their homes.

**Mr. Benjamin:** Get paid for lay-over.

**Mr. Jeanes:** Right, so from that point of view it was very uneconomic. There are a few systems that have operated on a three-day-a-week basis. For example, there are some in Australia on long distances, but they cater exclusively to the type of clientele that books far in advance. They do not provide any kind of basic inter-city or basic transportation service.

Since VIA has already cancelled the operation of its coach seat reservation system since April of this year, it is very difficult for people to work on the basis of possibly

[Traduction]

réduire partiellement le service ou d'éliminer des liaisons particulières et la possibilité d'éliminer tous les services de transport de passagers, à quelle méthode de calcul le Comité devrait-il retenir pour évaluer convenablement les conséquences de ces deux options et les économies réalisées?

**M. Holloway:** Les coûts évitables sont ce qu'on élimine par toute réduction de service. Il faut cependant aussi tenir compte des coûts fixes.

**M. Angus:** Merci. L'un des éléments du nouveau réseau est le service trois fois la semaine. Il y a déjà eu un service trois fois la semaine sur certaines lignes d'apport. Il y a maintenant un système d'alternance dans la région de l'Atlantique où il y a un service trois fois la semaine sur une ligne et trois fois la semaine sur l'autre ligne, et il y a aussi un service trois fois la semaine dans l'Ouest, pour le Supercontinental.

Le gouvernement compte de toute évidence que les gens utiliseront un service même s'il n'est pas quotidien. Transport 2000 a-t-il examiné ce qui arrive lorsqu'on passe d'un service quotidien à un service trois fois la semaine? Y aurait-il autant de clients que le gouvernement le prévoit ou est-ce que cela poussera les gens à dire tant pis, j'achète une automobile?

**M. Holloway:** À mon avis, cela réduira certainement la capacité du réseau ferroviaire de transporter des passagers. Quand je parle de capacité, je veux dire l'existence d'un service régulier et normal. La capacité en souffrira.

Je pense que David Jeanes veut ajouter un mot là-dessus aussi.

**M. Jeanes:** Dans son témoignage lors des audiences de 1977 sur le service transcontinental, le Canadien National avait signalé qu'il avait examiné la possibilité d'un service trois fois la semaine et qu'il avait conclu que c'était irréalisable parce qu'un tel service serait très difficile à faire accepter du public et très onéreux, surtout à cause des effets perturbateurs que cela aurait sur les équipages. S'il y avait un train dans une direction et aucun train pour le voyage de retour, les équipages seraient absents de leurs foyers ou devraient emprunter un autre moyen de transport pour rentrer chez eux.

**M. Benjamin:** Il faudrait qu'ils soient payés pour l'escalade.

**M. Jeanes:** À cause de cela, un tel service aurait été très coûteux. Il y a très peu de réseaux qui offrent un service trois fois la semaine. Il y en a quelques uns en Australie pour de longues distances, mais ce genre de service s'adresse uniquement à des voyageurs qui réservent leur billet longtemps d'avance. Ce ne sont pas des liaisons inter-villes ou des services de transport de base.

Comme VIA a supprimé son système de réservation de places dans les voitures depuis avril dernier, c'est très difficile pour les voyageurs de planifier leurs



[Text]

being able to get on a train that only leaves three days a week. If they miss it, it is not like the airlines, where they can take another flight an hour later.

**Mr. Angus:** That leads into something I raised yesterday in committee, which is the telex I got from VIA that indicated they have cancelled all of the block bookings for next year and have told their agents and the travel agents and what have you to recontact any of the booking groups and get them to rebook. What does this kind of approach do to the attractiveness of the new service?

**Mr. Holloway:** It is first of all going to destroy the credibility of the national system. . . aside from the simple fact that it is going to make a heck of a lot of work for somebody.

The tour operators were counting on the good offices of VIA Rail to operate a system that had the capacity to carry these tours. We are going to lose millions, believe me, millions of dollars in tourist revenue from tourist operators who simply will not bother to rebook.

**Mr. Angus:** I have a question dealing with price increases. We have seen what happens when prices are increased. There was an experience I think in 1982, 1981, somewhere around there, when it went up by 10% and ridership dropped. We had a 10% increase this July 1. The telex from yesterday suggests that it is going to be 20% system-wide and 50% in the mountains, which I have been told means really from Winnipeg west. Given the new system, what do you anticipate this kind of change will do to the attractiveness of what is left of the system?

**Mr. Holloway:** One of the things I certainly can speculate on is I do not think we are going to see the increase in ridership which the current Conservative government optimistically predicts.

When you have a combination of a fundamental cut to the system, a cut in service and a cut in the capacity of your rail service to carry people, coupled with a significant increase in prices at the ticket counter, those two combinations are simply going to combine to put the throttle on people who otherwise would have chosen rail as a viable means of transport.

**The Chairman:** Okay. Before going to Mr. Pronovost, I have a question for Mr. Jeanes. Do you have the evidence with you of that CTC hearing of 1977 when CN said it is not good economic sense to run three times a week?

• 1640

**Mr. Jeanes:** I may not have it with me today, but I can certainly have it here tomorrow morning.

**The Chairman:** Could you send it to the clerk?

**Mr. Jeanes:** I will do that, yes.

[Translation]

déplacements en fonction d'un train qui n'a que trois départs par semaine. S'ils ratent le départ, il n'y en a pas un autre une heure plus tard comme pour les avions.

**M. Angus:** Cela me ramène à une chose dont j'ai parlé hier, soit le télex que j'ai reçu de VIA où l'on me dit que toute les réservations en bloc pour l'année prochaine ont été annulées et que tous les agents de VIA et autres agents de voyage ont été avisés qu'ils devaient communiquer de nouveau avec ceux qui avaient des réservations et leurs demander d'en faire de nouvelles. Qu'est-ce qu'une telle façon de procéder peut changer à l'attrait du nouveau service?

**M. Holloway:** D'abord, cela détruit la crédibilité du réseau national, sans compter que cela va aussi donner beaucoup de travail supplémentaire à certaines personnes.

Les voyageurs comptaient sur les bons offices de Via Rail pour maintenir un réseau capable d'accueillir des voyages organisés. VIA perdra des millions de dollars parce que certains voyageurs ne prendront tout simplement pas la peine de refaire les réservations.

**M. Angus:** Je voudrais poser une question au sujet des hausses de prix. Nous avons vu ce qui arrive quand les prix augmentent. Ils ont augmenté de 10 p. 100 en 1981 ou 1982 et l'achalandage a baissé. Les prix ont augmenté de 10 p. 100 le 1<sup>er</sup> juillet. Selon le télex d'hier, le prix des billets pour tout le réseau augmentera de 20 p. 100 et il augmentera de 50 p. 100 dans la région des montagnes, ce qui signifie en réalité à l'ouest de Winnipeg, apparemment. Dans quelle mesure cela influera-t-il sur l'attrait de ce qui restera du réseau selon vous?

**M. Holloway:** Une chose que je peux certainement prévoir, c'est que nous n'aurons probablement pas l'augmentation du taux d'achalandage que prévoit avec optimisme le gouvernement conservateur.

Lorsqu'on réduit le service et la capacité du réseau de transporter des passagers et qu'on augmente en même temps sensiblement le prix des billets, bien des gens qui auraient sinon choisi le train comme moyen de transport voyagent autrement.

**Le président:** D'accord. Avant de donner la parole à M. Pronovost, je voudrais poser une question à M. Jeanes. Avez-vous apporté le procès-verbal de l'audience de la Commission canadienne des transports de 1977 à laquelle le CN avait signalé qu'il n'était pas rentable d'offrir le service trois fois la semaine?

**M. Jeanes:** Non, je ne l'ai pas apporté aujourd'hui, mais je pourrais certainement vous le faire parvenir demain matin.

**Le président:** Pouvez-vous l'envoyer au greffier?

**M. Jeanes:** Oui, c'est ce que je ferai.

[Texte]

**The Chairman:** I do not know if it is a big document like this, but whatever the relevant. . .

**Mr. Jeanes:** Yes. The testimony was presented by Mr. Garth Campbell, who at the time was vice-president of passenger marketing of Canadian National. In fact, it was that kind of testimony which led the commission to refer to overwhelming evidence that the system was already at an irreducible minimum in terms of service offered.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Monsieur Holloway, messieurs, bienvenue au Comité. J'ai écouté avec beaucoup d'attention les deux mémoires qui nous ont été soumis. J'aurais de très nombreuses questions à vous poser, mais je vais me limiter au principal. Je vais me référer d'abord et avant tout aux propositions alternatives que vous avez faites au mois de juillet dernier. À mon sens, le travail de ce Comité en sera plus positif.

Je pense que ce serait rêver en couleur, comme vous l'avez dit au début, que de réclamer à nouveau un moratoire d'un an. Le ministre a été très clair là-dessus, et nous devons plutôt regarder dans une autre perspective l'avenir de VIA Rail et du système de transport de passagers par train au Canada.

Dans un premier temps, je voudrais m'adresser à M. Jeanes. Monsieur Jeanes, vous avez bien dit que la performance de gestion de VIA Rail avait été en deçà du taux d'inflation au cours de 1988 et que cela avait été une bonne gestion. Est-ce que j'ai bien compris ce que vous avez dit?

**Mr. Jeanes:** Yes, thank you, you have understood me correctly. In fact, in their verbal testimony to the National Transportation Agency on the day that the VIA Rail pricing hearings were suspended, VIA produced numbers to show that their costs, excluding capital investment, were in fact down by 20% over the ten-year period if you adjusted the costs to 1988 dollars as opposed to reporting them in current dollars.

**M. Pronovost:** Pourtant, monsieur Jeanes, lors de la déposition de Transport 2000, au mois de juillet dernier, la première recommandation que vous avez faite en matière de recherche d'économies pour VIA Rail a été celle-ci, et je vous en félicite: «premièrement, VIA Rail doit sabrer de façon importante dans ses coûts de gestion». Si VIA Rail a géré d'excellente façon en 1988, en deçà de l'inflation, pourquoi demandez-vous d'abord à VIA Rail de sabrer de façon importante dans ses coûts de gestion?

**Mr. Jeanes:** The fact that VIA had put a number of programs in place to reduce costs has been documented and has been referred to by Mr. Lawless since he took office as President of VIA to say that certainly for 1989, sufficient cost-cutting programs were in place to actually continue to reduce costs.

This does not change our argument that overall, for the size of the system and network operated, VIA's head office

[Traduction]

**Le président:** Je ne sais pas s'il s'agit d'un document aussi volumineux que celui-ci, mais les passages qui nous intéressent. . .

**M. Jeanes:** Oui. Il s'agit du témoignage de M. Garth Campbell, qui était vice-président de la commercialisation passagers chez Canadien National à l'époque. En fait, ce sont des témoignages comme le sien qui ont poussé la Commission à constater que de toute évidence le réseau avait déjà été réduit au minimum en ce qui avait trait aux services offerts.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Mr. Holloway, gentlemen, I bid you welcome. I have listened closely to the testimony provided by two of the witnesses. Although a great many questions sprang to my mind, I will limit myself to the key points. I would like to deal first with the proposal that you submitted in July and which, in my opinion, will be of great help to this committee.

I think that we would be dreaming in Technicolor, as you put it, to ask for another moratorium of one year. The minister was very clear on that point. Instead, we should look at the future of VIA Rail and Canada's rail transportation system from another angle.

My first question is for Mr. Jeanes. Mr. Jeanes, you did say that VIA Rail's administrative performance remained below the inflation rate during 1988 as a result of good management. Have I understood you correctly?

**M. Jeanes:** Oui, vous m'avez bien compris. De fait, lorsque VIA Rail a comparu devant l'Office national des transports le jour où l'on a suspendu les audiences sur l'établissement des prix chez VIA Rail, VIA avait donné des chiffres pour démontrer que ses coûts, sans compter les immobilisations, avaient diminué de 20 p. 100 depuis 10 ans lorsque ces coûts étaient calculés en dollars de 1988 et non en dollars courants.

**Mr. Pronovost:** Yet, sir, when Transport 2000 filed its proposal last July, your first recommendation on ways to save money at VIA Rail was that VIA should begin by slashing its management costs. If VIA Rail was so well managed in 1988 as to remain under the inflation rate, why did you recommend that VIA begin by slashing its management costs?

**M. Jeanes:** VIA avait mis sur pied plusieurs programmes pour réduire ses coûts, avec preuves à l'appui; depuis son accession à la présidence de VIA Rail, M. Lawless s'est fondé sur ces preuves pour dire qu'un nombre suffisant de programmes de compression avaient été mis en place pour lui permettre de continuer à réduire les coûts au cours de 1989.

Cela ne change en rien notre argument, à savoir que l'administration au siège social de VIA est trop



[Text]

management has been too large in terms of manpower and therefore has added to the high fixed cost. I do not believe those two statements are incompatible.

**M. Pronovost:** Est-ce que vous êtes d'accord sur les chiffres qui ont été émis par M. Lawless relativement au nombre d'employés cadres qui vont perdre leur emploi dans la rationalisation du service annoncée par M. Bouchard?

**Mr. Jeanes:** I am sorry, I am not certain I understand the question.

**M. Pronovost:** Vous avez parlé tout à l'heure du ratio patron-employés qui est actuellement de 1 à 4 et qui serait de 1 à 2,5 avec les coupures. Où prenez-vous les chiffres pour arriver à cette conclusion?

**M. Gow:** C'est une source interne à VIA, un responsable syndical, qui avait accès à certains chiffres confidentiels et qui me les a refilés dans une enveloppe brune lors d'un de mes passages dans l'une des centaines de gares de VIA Rail au Canada.

**M. Pronovost:** Est-ce qu'il y a possibilité de refiler la même enveloppe brune à un membre du Comité, monsieur Gow?

**M. Gow:** Je peux essayer d'obtenir la source même.

**M. Pronovost:** Monsieur Holloway, j'ai une question qui porte sur le taux de subvention très important qui existe dans la plupart des pays européens.

• 1645

Êtes-vous prêt à reconnaître que l'ensemble du système ferroviaire en Europe, y compris en France, est très largement subventionné comparativement à ce que nous avons présentement au Canada?

**M. Holloway:** Oui, monsieur, certainement. Dans les pays industrialisés, en Europe de l'Ouest, il y a sans doute un très fort taux de subvention. Il me semble que c'est plus élevé qu'ici, au Canada. M. Jeanes a fait une étude plus tôt cette année qui démontre que, dans la plupart de ces pays, les subventions \*tper capita sont beaucoup plus élevées qu'au Canada.

**M. Pronovost:** Monsieur Holloway, votre organisme, qui est réputé pour être sérieux, ce dont je ne doute pas, a dit que nous devrions imiter les Européens en matière de transport de passagers par train. Est-ce bien ce que vous avez dit et ce que vous soumettez de façon générale? Est-ce bien la position de Transport 2000?

**M. Gow:** Nous avons réitéré notre position à maintes reprises. Pour ce qui est du transport ferroviaire, le ministère des Transports fait moins de dépenses en capital que les sept grands pays industrialisés du monde. Ces pays réalisent maintenant des économies substantielles après de nombreuses années d'investissement dans les installations nécessaires à l'exploitation de leurs réseaux nationaux. Voici un exemple de cela. Dans le cas d'une voie ferrée,

[Translation]

encombrante, notamment en ce qui a trait au personnel, par rapport à la taille et à l'importance du réseau. Cette administration ne fait qu'ajouter au coûts fixes élevés. Je ne crois pas que ces deux constatations soient inconciliables.

**Mr. Pronovost:** Do you agree with the figures issued by Mr. Lawless regarding the number of managers who will lose their jobs as a result of the streamlining announced by Mr. Bouchard?

**M. Jeanes:** Je regrette, je ne suis pas certain d'avoir compris la question.

**Mr. Pronovost:** You spoke earlier of the current management-employee ratio of 1 to 4, which would climb to 1 to 2.5 after the cuts take place. Where did you get the figures to come to that conclusion?

**Mr. Gow:** They come from an inside source at VIA, from a union representative who had access to certain confidential figures. He handed them over to me in a brown envelope when I was travelling through one of the hundreds of VIA Rail stations in Canada.

**Mr. Pronovost:** Mr. Gow, is there any way a member of this committee can get his hands on that same brown envelope?

**Mr. Gow:** I can try to go to the very source.

**Mr. Pronovost:** Mr. Holloway, I would like to ask you about the very high subsidy rate that exists in most European countries.

Would you admit that overall, the European rail network, including France, receives a much greater subsidy than in Canada?

**Mr. Holloway:** Yes, sir, certainly. In the industrialized countries, in western Europe, the subsidy rate is undoubtedly very high, higher than in Canada, I think. Mr. Jeanes conducted a study earlier this year which shows that in most of these countries, the per-capita subsidy is much higher than in Canada.

**Mr. Pronovost:** Mr. Holloway, your organization, which is considered reliable, and I do not dispute this, has stated that we should imitate Europe in the area of rail passenger service. Do you generally support that statement? Is that indeed Transport 2000's position?

**Mr. Gow:** We have repeatedly reiterated our position. In regard to rail transport, the Department of Transport has made less capital expenditure than the world's seven major industrialized countries. These countries are now realizing considerable savings after many years of investing in the facilities they needed to operate their national networks. Let me give you an example of this. After billions of dollars were invested on a single rail line

[Texte]

après des milliards de dollars d'investissement, entre autres dans le corridor nord-est, on récupère 70 p. 100 des coûts de fonctionnement à même les tarifs payés par les passagers. Au Japon, le premier Shinkansen entre Tokyo et Osaka a été payé en quatre ans à partir des tarifs payés par les passagers en dépit de son coût monumental s'élevant à des milliards de dollars. Le TGV entre Paris et Lyon se paie en dix ans. Le TGV Atlantique se paiera en dix ans également.

**M. Pronovost:** Mais ceux qui alimentent ces systèmes ne font pas leurs frais en Europe. Vous êtes bien d'accord avec moi, n'est-ce pas?

**M. Gow:** Tout dépend de la route. Certaines routes qui alimentent le TGV Atlantique sont déjà rentables et certaines routes qui alimentent le TGV Lyon-Paris, comme Genève-Paris, font un profit. Tout dépend de la ligne. Il faut faire un examen en faisant la distinction entre les services *remote commuter* et les services régionaux. Tout est comptabilisé séparément en France.

**M. Pronovost:** Ma question va peut-être vous sembler naïve. Théoriquement, si on appliquait ce que vous nous dites, combien cela coûterait-il aux Canadiens en investissements globaux?

**M. Gow:** Nous parlons de milliards de dollars, mais ce n'est pas différent des investissements que nous faisons dans les aéroports et les routes.

**M. Pronovost:** Je ne veux pas parler des aéroports et des routes. D'après vous, combien est-ce que cela coûterait? Vous dites des milliards de dollars. Il y a une très grande différence selon que l'on parle de un milliard, de deux milliards, de cinq milliards ou de dix milliards de dollars. Combien en coûterait-il au Canada pour avoir un bon système de transport de passagers par train en milliards de dollars, en dépenses en capital?

**M. Gow:** Pour ce qui est des trains transcontinentaux, le coût de rééquipement du Canadien et du Supercontinental, sur la route du sud et la route du nord, a été estimé à un montant variant de 200 millions à 350 millions de dollars selon le coût de l'équipement, ce qui dépend des offres faites par les manufacturiers d'équipement. Si on avait recours au *competitive bidding* pour la fourniture de ces équipements, le coût serait assez près du chiffre le moins élevé. Si c'est un consortium qui fait l'offre, comme cela a été le cas entre Lavalin et Bombardier, cela fait grimper les coûts de façon déraisonnable. C'est pourquoi on n'a pas aujourd'hui de trains à deux étages. Mais disons 350 millions de dollars.

**M. Pronovost:** Vous dites environ 350 millions de dollars pour le Transcontinental?

**M. Gow:** Oui. Maintenant, pour ce qui est de la ligne Montréal-Toronto, les chiffres que l'on cite pour un TGV varient, mais si c'était le noyau du futur réseau, ce noyau consommerait probablement à lui seul au moins deux milliards de dollars. Selon les estimations, il se paierait peut-être en 10 ou 12 ans, selon les experts cités.

[Traduction]

in the north-east corridor, 70% of operating costs are now borne by passengers through fares. In Japan, the first Shinkansen between Tokyo and Osaka paid for itself in passenger fares in four years even though it cost billions of dollars to build. The TGV between Paris and Lyon will pay for itself within 10 years, as will the TGV Atlantique.

**Mr. Pronovost:** But the feeder routes to these lines do not break even. You agree with me on that point, do you not?

**Mr. Gow:** It depends on the line. Some feeder lines to the TGV Atlantique are already at the break-even point and certain feeder routes to the TGV Lyon-Paris, such as the Geneva-Paris line, are showing a profit. It all depends on the line. A distinction must be made between remote commuter services and regional services. France keeps separate records for everything.

**Mr. Pronovost:** You may find my next question a bit naïve. Theoretically, if we implemented your recommendation, how much would the overall investment cost Canadians?

**Mr. Gow:** We are talking about billions of dollars, but the investment would be no different than the investments we are currently making in the area of airports and roads.

**Mr. Pronovost:** I do not want to talk about airports and roads. In your opinion, how much would it cost? You say billions of dollars. There is a big difference between \$1 billion, \$2 billion, \$5 billion and \$10 billion. How much would it cost to give Canada a good passenger rail system, in terms of billions of dollars in capital expenditures?

**Mr. Gow:** In regard to transcontinental service, the cost of re-equipping the Canadian and the Supercontinental on both the southern and northern lines has been estimated at between \$200 million and \$350 million, depending on the bids made by the equipment manufacturers. If we were to use competitive bidding to acquire the necessary equipment, the cost would be quite close to the lower of the two figures. If a consortium makes the bid, as was the case with Lavalin and Bombardier, the cost climbs out of sight. That is why we do not have any double-decker trains. But, let us say \$350 million.

**Mr. Pronovost:** You say about \$350 million for the Transcontinental?

**Mr. Gow:** Yes. For the Montreal-Toronto line, however, the figures we quote for a TGV vary, but if that line were to be the hub of the future network, that hub alone would probably cost at least \$2 billion. According to the estimates, it could pay for itself in 10 or 12 years, depending on which expert you quote.



[Text]

[Translation]

• 1650

**M. Pronovost:** Parlons du service régional, par exemple en Nouvelle-Écosse. Combien en coûterait-il pour le rééquiper de façon fonctionnelle, pour que les employés soient plus productifs et que les Canadiens s'en servent davantage? Pour l'ensemble de la Nouvelle-Écosse, combien est-ce que cela pourrait coûter à court terme?

**M. Gow:** La plupart des dépenses ont déjà été faites. On estime le coût d'un centre d'entretien comme celui d'Halifax à environ 70 millions de dollars, si je me souviens bien. Un montant égal permettrait de récupérer les trains régionaux. Je parle des lignes de la vallée d'Annapolis, de Sydney, d'Edmundston, de Bathurst et ainsi de suite. Ces trains sont composés d'un nombre minimum de voitures; ce sont des autorails qui doivent être remplacés, sans doute sur le marché européen ou japonais. De bonnes voitures pourraient être achetées pour rééquiper toute la flotte à un prix ne dépassant pas le coût du centre d'entretien d'Halifax.

**M. Pronovost:** En juillet dernier, vous avez parlé de la population vieillissante du Canada qui augmente de façon très importante dans plusieurs régions du pays. Le train devrait devenir théoriquement leur mode de transport privilégié pour voyager d'une grande ville à une autre ou d'une petite ville à une grande ville. Hier, j'ai demandé à M. Lawless quel pourcentage de personnes âgées utilisent actuellement le réseau de VIA Rail, tant pour le corridor que les autres services. Monsieur Lawless n'avait pas de réponse à court terme.

Est-ce que pouvez nous donner un chiffre assez réaliste concernant le pourcentage de personnes âgées qui utilisent le système de VIA Rail par rapport à l'ensemble des utilisateurs du réseau, au moment où on se parle?

**M. Gow:** Selon les études de Parkinson et autres, et selon des études de marketing de VIA, certaines catégories de la population sont surreprésentées dans certains services et sous-représentées dans d'autres. Par exemple, dans les Maritimes, les personnes âgées et les étudiants constituent une grosse proportion de la clientèle. Il est possible que ces deux catégories réunies constituent près de 50 p. 100 de la clientèle. Par contre, dans le couloir central ou le corridor, bien que les gens d'affaires soient sous-représentés vu l'engouement pour le transport aérien, ils sont certainement en plus grand nombre que dans les provinces Maritimes. Ce qui est remarquable aussi, c'est que les femmes et les familles sont surreprésentées, non seulement dans le corridor, mais dans l'ensemble des trains au Canada.

Les études de Parkinson sont un peu vieilles maintenant, mais on pense que les tendances de base se maintiennent. Monsieur Jeanes, avez-vous des précisions sur des études récentes?

**M. Jeanes:** Nous n'en n'avons pas.

**M. Holloway:** Dans les provinces de l'Atlantique, 64 p. 100 des utilisateurs des trains étaient des femmes, l'année dernière.

**Mr. Pronovost:** Let us talk about regional service, in Nova Scotia, for example. How much would it cost to functionally re-equip that service to make its employees more productive and make it more attractive to Canadians? How much would that cost in the short term for all of Nova Scotia?

**Mr. Gow:** Most of the expenditures have already been made. The cost of a maintenance centre like the one in Halifax is estimated at about \$70 million, if I remember correctly. A similar amount could be spent re-equipping regional trains. I am talking about the lines in the Annapolis Valley, Sydney, Edmundston, Bathurst, etc. These trains are made up of a minimum number of cars; they are dayliners that must be replaced, probably with cars bought on the European or Japanese markets. Good cars could be bought to re-equip the entire fleet for less than it cost to build the Halifax maintenance centre.

**Mr. Pronovost:** Last July, you stated that the number of senior citizen was increasing rapidly in several areas of the country. Theoretically, trains should be their preferred mode of transport from one major city to another or from a small town to a major city. Yesterday, I asked Mr. Lawless what percentage of senior citizens are currently using the VIA Rail network, both in the corridor and on other lines? Mr. Lawless was unable to give me an immediate answer.

Could you give me a somewhat realistic figure as to the percentage of senior citizens currently using the VIA Rail network in relation to overall ridership?

**Mr. Gow:** Based on the Parkinson and other studies and on VIA Rail marketing studies, certain categories of people are overrepresented on certain lines and underrepresented on others. For example, in the Maritimes, senior citizens and students account for a major portion of the ridership. It may be that these two categories of passengers combined account for nearly 50% of all passengers. In the central corridor, however, although business passengers are underrepresented given the popularity of air travel, they are no doubt more numerous than in the Maritime provinces. It is also worth noting that women and families are also overrepresented not only in the corridor, but on the entire system.

The Parkinson studies are now slightly dated, but we believe that the basic patterns have not changed. Mr. Jeanes, do you have any information on recent studies?

**Mr. Jeanes:** No, I do not.

**Mr. Holloway:** Last year, in the Atlantic provinces, women accounted for 64% of train ridership.

[Texte]

**The Chairman:** They may be covered by other members' questions. Thank you, Mr. Pronovost. Mr. Keyes, Mr. Malone, Mr. Benjamin.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** By following Denis I will not have to ask for a supplementary question, because I want to continue along the line of questioning he had begun.

Has Transport 2000 dealt at all with the fact that as a result of the southern or southwestern Ontario shifts of population or say the quality of life of Canadians who choose to live outside the high urban areas of Toronto—and I speak specifically of some of the routes, the Havelock-Toronto run or the frequency of the Brantford-Toronto run—where there are not only businessmen with young families who live in outside communities away from the high urban centres and participate in those local communities, but there are senior citizens who are ever growing in number who live outside of the high urban areas but move inside to visit families or to seek hospitalized care, or students, who also want to travel to see their families. . . has any consideration been given by Transport 2000 to what we might label as quality of life?

• 1655

**Mr. Jamieson:** Yes, in general terms; we have no statistics or figures that we have generated originally. We can only go on the type of response we receive from consumers and from users, particularly in southwestern Ontario and eastern Ontario and throughout the corridor.

Perhaps a better way of looking at it is to examine the potential for population shifts if perhaps our rail system or our ground transportation system better met the needs of the population. There are certainly cities within a fairly significant distance of Toronto which will suffer potential population shifts as a result of these cuts.

We have heard from individuals who live in cities as distant as Kingston and use VIA essentially as a commuter service, despite the fact that VIA is not in that business officially. Effectively, that is the service that is being provided from cities like Kingston or from Sarnia, from Kitchener-Waterloo, from Brantford, from any number of cities.

There are people who have told us and have told the media that they will be forced to look at moving into Toronto or to communities closer to the city of Toronto as a result of the loss of service.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, it is unfortunate that we almost have to deal with this situation in a philosophical vein rather than one of substance and numbers when it comes to seniors and students and quality of life.

Even in the eastern regions, where people live away from those high-density areas and come to those areas to work and participate in the community there. . . Beyond the monetary question and the need for cutting back,

[Traduction]

**Le président:** D'autres membres voudront peut-être poursuivre cette question. Merci beaucoup, monsieur Pronovost. Monsieur Keyes, monsieur Malone, monsieur Benjamin.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** En suivant Denis, je n'aurai pas à demander une question supplémentaire, parce que je veux poursuivre dans la même veine.

Est-ce que Transport 2000 a étudié les déplacements de la population vers le sud ou le sud-ouest de l'Ontario ou sur la qualité de vie des Canadiennes et des Canadiens qui choisissent de vivre à l'extérieur du grand centre urbain de Toronto; je parle en particulier de certaines lignes, notamment la ligne Havelock-Toronto et la ligne Brantford-Toronto. Il n'y a pas seulement des hommes d'affaires avec des jeunes familles qui vivent dans les villes dortsirs autour des grands centres urbains, mais il y a également un nombre croissant de personnes âgées et d'étudiants qui vivent à l'extérieur des grandes villes mais qui se rendent dans ces villes pour visiter leurs familles ou recevoir des soins médicaux. Est-ce que Transport 2000 s'est penché sur ce qu'on pourrait appeler la qualité de leurs vies?

**M. Jamieson:** Oui, en termes généraux; nous n'avons ni chiffres ni statistiques. Nous nous fondons sur les commentaires que nous envoient les clients et les usagers, tout particulièrement pour le sud-ouest et l'est de l'Ontario et pour tout le couloir.

Il faudrait peut-être de demander quels seraient les déplacements potentiels de population si notre réseau ferroviaire ou notre réseau de transport terrestre répondaient mieux au besoin de la population. Dans certaines villes relativement distantes de Toronto, il est indubitable que ces suppressions de service entraîneront des déplacements de population.

Nous avons connaissance de personnes qui vivent dans des villes aussi distantes que Kingston et qui se servent de VIA comme d'un train de banlieue malgré que ce ne soit pas officiellement la vocation de VIA. Pourtant en réalité c'est le service qui est offert à partir de villes comme Kingston, Sarnia, Kitchener-Waterloo, Brantford et bien d'autres encore.

Des gens nous ont dit et ont dit aux médias qu'ils seraient obligés de déménager à Toronto ou dans des centres plus proches de la ville de Toronto à cause de la suppression de ce service.

**M. Keyes:** Monsieur le président, il est malheureux que nous abordions presque toujours ce genre de problème d'un point de vue théorique plutôt que d'un point de vue pragmatique quand il s'agit de personnes âgées, d'étudiants et de qualité de la vie.

Même dans les régions de l'Est où les gens vivent loin de ces zones à forte densité et y viennent pour travailler et participer aux activités communautaires. . . Au-delà de ces questions financières, de ces nécessités de compressions,



*[Text]*

deficit reduction, etc., and all the arguments we hear, there is all that quality of life we are talking about too, which you really cannot put a number on. But could we put a number on it when we deal with populations?

**The Chairman:** We cannot.

**Mr. Keyes:** Well, I am not so sure we cannot.

**The Chairman:** It is obviously up to you, yourself; anyway, just keep going.

**Mr. Keyes:** One question not raised in your otherwise thorough brief is the opinion held by some that Mr. Ron Lawless—

**The Chairman:** How could you put a number on going to live in Toronto? Anyway, let us not get into this.

**Mr. Benjamin:** A fate worse than death.

**The Chairman:** This gets too esoteric.

**Mr. Keyes:** One question not raised in your otherwise thorough brief is the opinion held by some that because Mr. Ron Lawless wears two hats, that of the CEO for VIA and the CEO for CN, and there is a conflict of interest. Now, this opinion is held by some. Does Transport 2000 have an opinion?

**The Chairman:** Make it a short one, because I think I know what it is.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, can I hear it?

**The Chairman:** Agreed; you had your question. I was just hoping they would give a short answer on something that I think is pretty definite.

**Mr. Holloway:** We certainly have an opinion, Mr. Chairman. There obviously is a case here where we think there is certainly a conflict of interest. If you want a short, sweet answer, that is going to be it.

I will extend that only from this point: VIA Rail is open to political appointments under its current constitution. I look, for instance, at the appointment of Mr. Lawrence Hanigan as chairman. He ran in 1984 for the Conservatives and lost the election in the riding of Val-des-Rapides and was subsequently appointed to head up VIA Rail.

If this national passenger rail service is going to be subject to the political whims of subsequent governments, subsequent political regimes, how in goodness is it ever going to have a consistent transport policy down the years that is going to adequately meet the needs of Canadians, who obviously demand this system and desperately need it?

• 1700

**Mr. Keyes,** this is where we are concerned about the management at the head of VIA Rail. Look, I can only point to one other thing we know a little bit about, which

*[Translation]*

de ces réductifs de déficit, etc., au-delà de tous les arguments que nous entendons, il y a également cette qualité de la vie l'on ne peut pas vraiment quantifier. Ne pourrait-on quand même le faire lorsqu'il s'agit de populations?

**Le président:** C'est impossible.

**M. Keyes:** Je n'en suis pas si sûr.

**Le président:** C'est une question d'opinion personnelle. Mais enfin, poursuivez.

**M. Keyes:** Une question omise dans votre mémoire autrement très complet est l'opinion selon certains que M. Ron Lawless. . .

**Le président:** Comment peut-on chiffrer le prix de la qualité de la vie à Toronto? Évitions la polémique.

**M. Benjamin:** Un destin pire que la mort.

**Le président:** Cela devient trop ésotérique.

**M. Keyes:** Une question omise dans votre mémoire autrement très complet est l'opinion selon certains qu'à cause des deux chapeaux qu'il porte, celui de président-directeur général de VIA et celui de président-directeur général du CN, M. Lawless est en conflit d'intérêts. C'est l'opinion de certains. Est-ce que Transport 2000 a une opinion?

**Le président:** Soyez bref car je pense la connaître.

**M. Keyes:** Monsieur le président, puis-je l'entendre?

**Le président:** D'accord; vous avez posé votre question. J'exprimais simplement l'espoir qu'il répondrait brièvement à une question qui va pratiquement de soi.

**M. Holloway:** Nous avons certainement une opinion, monsieur le président. Il est évident qu'à notre avis il y a un conflit d'intérêts. Si vous voulez une petite réponse bien gentille, c'est celle-là.

Je me permettrais cependant d'ajouter ceci: La constitution actuelle de VIA Rail prête le flanc aux nominations politiques. Prenons, par exemple, la nomination au poste de président du Conseil d'administration de M. Lawrence Hanigan. En 1984, il était candidat conservateur dans la circonscription de Val-des-Rapides. Il a perdu l'élection et il a été nommé à la tête de VIA Rail.

Si ce service ferroviaire national de voyageurs doit être soumis aux caprices politiques des gouvernements successifs, des régimes politiques successifs, comment voulez-vous que nous ayons une politique des transports cohérente qui finisse par répondre de manière satisfaisante aux besoins des Canadiens qui de toute évidence réclament ce service et en ont désespérément besoin?

**Monsieur Keyes,** c'est dans ce contexte que nous nous posons des questions sur la personnalité de la direction de VIA Rail. Il y a une autre chose flagrante: la majorité des

[Texte]

is that is a lot of these lines being cut happen to be CP lines. Let us look at the Canadian, let us look at the Peterborough-Havelock line, let us look at the Halifax-Hemlock line, let us look at the E and N line on Vancouver Island; those are all CP lines, and now someone is pointing the finger.

It may not be necessarily the fact that Mr. Lawless happens to be the head of CN, but I really would seriously want to take a much closer look at this, and the only way to do so would be to bring it out fully in public hearings which are accountable.

**Mr. Keyes:** I would certainly say that is a fair and factual answer to that question.

**Mr. Pronovost:** Mr. Chairman, for the record, I would like to add to what you have said that also the north shore service of Quebec City and Montreal is in the—

**Mr. Holloway:** No question. Montreal-Trois-Rivières-Quebec City is one I forgot to mention; I certainly would add that.

**Mr. Keyes:** I thank Denis for his injection. The BRE Leyland railbus evaluation and demonstration paper that you handed us. . . The WCSS railbus has reports, but in the Leyland railbus evaluation I notice progress to June 1986; we are talking three years here and tests and no problems found with the vehicle, etc., etc. Under the heading of the report it says there are none to date. Are you aware of any to come or if they are going to come at all?

**Mr. Holloway:** I would like to pass that on to Mr. Jeanes.

**Mr. Jeanes:** After a study is complete and shows that a technology is viable, it is then necessary to make an investment decision. No such decision has been made.

The British Leyland technology has been deployed on remote lines very successfully in Britain, and in fact it has been improved on in the years since the study was done. That technology has actually been with us from Britain for more than eight years.

I point out that the same technology, the bilevel technology that was used by Amtrak, was known and was verified and in fact was recommended by the Canadian Transport Commission in 1977. We are not talking about risky technologies here, we are talking about well-proven technologies that are available off the shelf to solve today's problems. Thank you.

**Mr. Keyes:** Thank you.

**Mr. Malone (Crowfoot):** Mr. Chairman, seldom in political life do we have the luxury of debating between right and wrong or good and bad. What we are choosing here is between greater and lesser evils. It is a fact of all political decisions we make, in any decision that I can think of.

What I hear the witnesses today advocating is they throw away the basic principle upon why this decision

[Traduction]

lignes supprimées sont des lignes du CP. Prenez le Canadien, la ligne *Peterborough-Havelock*, la ligne *Halifax-Hemlock*, la ligne E et N de l'île de Vancouver, ce sont toutes des lignes du CP et certains pensent que ce n'est peut-être pas un hasard.

Cela n'a peut-être rien à voir avec le fait que M. Lawless est également à la tête du CN, mais j'aimerais vraiment pouvoir examiner de beaucoup plus près cette question, et le seul moyen d'aller vraiment au fond des choses, ce sont les audiences publiques.

**M. Keyes:** Ce serait certainement la solution la plus juste et la plus objective.

**M. Pronovost:** J'aimerais, pour que la réponse soit complète, ajouter à votre liste, la ligne entre Québec et Montréal sur la rive nord.

**M. Holloway:** Absolument. J'ai oublié de mentionner la ligne Montréal-Trois-Rivières-Québec; il faut l'ajouter.

**M. Keyes:** Je remercie Denis de son intervention. Le document d'évaluation et de démonstration sur le railbus de BRE Leyland que vous nous avez donné. . . Il y a des rapports concernant le railbus de WCSS mais dans l'évaluation du railbus de Leyland, s'il y a un résumé des activités jusqu'en 1986 où il est question de trois années d'essai, de tests sans problème sur le véhicule, etc., il n'y a pas de rapports. Savez-vous s'il doit y en avoir?

**M. Holloway:** Je demanderais à monsieur Jeanes de vous répondre.

**M. Jeanes:** Lorsqu'une étude est terminée et qu'il a été démontré que la technologie est viable, il reste la décision d'investir. Cette décision n'a pas encore été prise.

Le matériel de *British Leyland* fonctionne avec grand succès sur des lignes desservant des régions éloignées en Grande-Bretagne, et en fait il a subi des améliorations depuis que cette étude a été faite. Cela fait plus de huit ans que nous avons connaissance de cette technologie britannique.

Permettez-moi de vous dire que la même technologie, la technologie biniveau utilisée par *Amtrak* était connue de la Commission canadienne des transports puisqu'elle l'avait testée et en fait recommandée dès 1977. Il ne s'agit pas ici de technologie dangereuse, il s'agit de technologie confirmée, disponible sur le marché pour résoudre les problèmes d'aujourd'hui. Merci.

**M. Keyes:** Merci.

**M. Malone (Crowfoot):** Monsieur le président, il est rare que dans la vie politique que nous nous permettions le luxe de débattre du bien et du mal. Il nous faut choisir ici le moindre de deux maux. C'est comme cela dans toutes les décisions politiques que nous prenons, tout du moins à ma connaissance.

Les témoins que nous entendons aujourd'hui préconisent de rejeter le principe de base sur lequel se



## [Text]

was made in the first place. They ignore totally that this country is in a debt situation. They ignore totally that 35¢ out of every dollar goes for no public expenditures at all, except to buy down the debt. Yet what we have before us is a request for a massive investment into infrastructure that compares with trains in Europe. They give me numbers, sir; well, it might have impressed some committee members, but it sure did not impress me.

I heard you here today—correct me if I am wrong, and I hope that I am wrong, but you say that the Quebec City-Windsor corridor is more densely populated than the routes of Europe. Western Europe fits into the distance between Quebec and Windsor; 300 million people of Europe will fit into that space.

**Mr. Benjamin:** Oh, come off it.

**Mr. Malone:** Well, take a look at a map.

**Mr. Keyes:** Point of order, Mr. Chairman.

• 1705

**The Chairman:** Let us get our figures straight before we start asking questions.

**Mr. Malone:** He is expressing his point of view and he has asked questions of the witness. Let the witness answer.

**Mr. Benjamin:** Give him a map.

**The Chairman:** He has a map in front of him.

**Mr. Keyes:** Then get him a map reader.

**The Chairman:** The witness has given very definite evidence and this is part of the committee hearing. Members bring out the positive side and this is the whole reason for hearings. Mr. Malone has a very definite point of view, which should be heard. A question was asked, and I must say I was a little surprised when I heard that also. We heard different figures and you do not have to look at a map. I would like to know what the answer is.

**Mr. Holloway:** Mr. Chairman, these are not questions we are going to answer lightly. We are fairly sure of our facts on this. As a matter of fact it was David who did the research on this aspect, and I would like to turn it over to David.

**Mr. Jeanes:** I would like to point out that we are taking these numbers not from separate studies that we have sought out to prove our point of view, but from the numbers released by the Department of Transport—from the minister's office on the day of the press release—which show the population density of the corridor to be 194 people per square kilometre. This number is substantially higher than the population densities shown in that same document for the other countries we have listed, notably France and Italy.

I would like to point out that France is in fact a very sparsely populated country. You can travel great distances

## [Translation]

fonde cette décision au départ. Ils veulent ignorer que ce pays a un gros problème de dette. Ils veulent ignorer que sur chaque dollar, 35 cents sont prélevés non pas pour être consacrés à des dépenses publiques mais au rachat de la dette. Ils nous demandent de procéder à des investissements massifs dans une infrastructure ferroviaire analogue à celle de l'Europe. Ils me donnent des chiffres, monsieur; il est possible qu'ils aient impressionné certains membres du Comité mais ils ne m'ont certainement pas impressionné.

Je vous ai entendu dire—détrompez-moi si je m'abuse, et j'espère m'abuser, mais vous avez dit que le couloir Québec-Windsor correspondait à une zone de densité démographique supérieure à n'importe quelle ligne européenne. Géographiquement, la distance Québec-Windsor, c'est l'Europe de l'Ouest; 300 millions d'Européens habitent cette espace.

**M. Benjamin:** Allons donc.

**M. Malone:** Regardez une carte.

**M. Keyes:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Vérifions nos chiffres avant de poser des questions.

**M. Malone:** Il exprime son point de vue et il a posé des question au témoin. Laissez le témoin répondre.

**M. Benjamin:** Donnez-lui une carte.

**Le président:** Il a une carte devant lui.

**M. Keyes:** Donnez-lui alors un mode d'emploi.

**Le président:** La position du témoin est arrêtée et c'est en partie la raison des audiences de Comité. Les membres font ressortir l'aspect positif et c'est toute la raison de ces audiences. Le point de vue de M. Malone est catégorique mais il a le droit de l'exprimer. Il a posé une question et je dois admettre qu'elle m'a également un peu surpris. On nous a cité différents chiffres et il n'est pas nécessaire de consulter une carte. J'aimerais connaître votre réponse.

**M. Holloway:** Monsieur le président, il ne s'agit de questions auxquelles nous allons répondre à la légère. Nous sommes pratiquement certains de nos faits. C'est David qui s'est chargé de la recherche sur cet aspect et je lui demanderai de vous répondre.

**M. Jeanes:** Nous ne sortons pas ces chiffres de plusieurs études dans le simple but de faire la démonstration de ce que nous avançons. Ces chiffres ont été publiés par le ministère des Transports—par le bureau du ministre le jour de la publication du communiqué de presse—et montrent que la densité démographique dans le couloir est de 194 habitants au kilomètre carré. Cette densité est largement supérieure aux densités indiquées dans ce même document pour les autres pays dont nous avons dressé la liste, notamment la France et l'Italie.

Permettez-moi de vous dire que la France est en fait un pays à la population très clairsemée. On peut franchir de

[Texte]

in France without passing through cities. On the entire 400 kilometres of the TGV line from Paris to Lyon there are only two stations, and both of them are out in the country, remote from population centres and in fact linked to them by other modes of transport. Some of the TGV trains out of Paris travel 800 kilometres non-stop, serving the cities on the south coast of France. The longest VIA Rail corridor run is 539 kilometres, from Toronto to Montreal. The entire corridor from Québec City to Windsor is comparable in length to the longest TGV run, from Paris to Nice. The distance from Hamburg to Rome is 1,200 kilometres. That is the same as from Montreal to Halifax. The distance from Stockholm to Madrid is comparable to Montreal-Winnipeg.

We do in fact have a large country in the world now, called Europe 1992, and that country is establishing a 30,000 kilometre high-speed rail network. Canadian National in total will not have that kilometrage in its system by the year 2005 when the European network is in place. The argument of distance does not hold water any more. Europe is a geographically large country now.

**The Chairman:** I am glad the question was asked and I am glad the answer was given, because you clarified a little. I heard it, but I did not really hear. You were talking of the density of the corridor.

**Mr. Jeanes:** Yes. As per the numbers, right. We do not recommend that high-speed rail lines be established throughout the Canadian Arctic.

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** What is the population of Europe, as compared to Canada?

**Mr. Benjamin:** We are talking about routes?

**Mr. Atkinson:** I am asking population. I have a right to ask a question.

**Mr. Jeanes:** I will talk about population density, if I may.

**Mr. Atkinson:** No, I asked population.

**Mr. Jeanes:** The population of Europe is hundreds of millions.

**Mr. Atkinson:** How many?

**Mr. Jeanes:** 300 million. Could I make one clarification there? I believe the question we are looking at is how much rail service Canada should have. If you look at the TGV system, there are 100 TGV trains a day operating southwards out of Paris. There are 1,000 cars of TGV equipment and 5,000 cars of modernized passenger equipment operating in France. The service operated per head of population in France is substantially greater than the service offered per capita of population in the Canadian corridor. You must look at ratios of population-to-service, not absolute numbers and say that because Canada's population is less than Europe we should have no rail service whatsoever. You must look at ratios, not at black and white.

[Traduction]

grande distance en France sans passer par des villes. Sur les 400 kilomètres de ligne du TGV entre Paris et Lyon, il n'y a que deux gares, et toutes les deux sont à la campagne, loin des centres de population avec lesquels, en fait, la liaison est assurée au moyen d'autres modes de transport. Certains des TGV au départ de Paris parcourent 800 kilomètres sans s'arrêter pour desservir les villes sur la côte sud de la France. Le parcours le plus long du corridor de Via Rail est de 539 kilomètres entre Toronto et Montréal. Le corridor de Québec à Windsor est comparable en longueur au parcours le plus long du TGV, le Paris-Nice. Entre Hambourg et Rome, il y a 1,200 kilomètres. C'est la même chose qu'entre Montréal et Halifax. La distance entre Stockholm et Madrid est comparable à celle entre Montréal et Winnipeg.

Nous nous retrouvons en fait avec un grand pays du monde, appelé Europe 1992, et ce pays met en place un réseau ferroviaire à grande vitesse de 30,000 kilomètres. Le Canadien national n'aura pas ce kilométrage dans son réseau d'ici l'année 2005 alors que le réseau européen sera déjà en place. L'argument de la distance ne tient plus. Géographiquement, l'Europe est maintenant un grand pays.

**Le président:** Je suis heureux que la question ait été posée et je suis heureux que la réponse ait été donnée car les choses sont un petit peu plus claires. Je vous ai entendus mais je ne vous ai pas vraiment entendus. Vous parlez de la densité dans le couloir.

**M. Jeanes:** Oui. Pour ce qui est des chiffres. Nous ne recommandons pas que des lignes pour trains à grande vitesse aillent jusqu'à l'Arctique.

**M. Atkinson (St. Catharines):** Quelle est la population de l'Europe par rapport au Canada?

**M. Benjamin:** Nous parlons de lignes?

**M. Atkinson:** Je parle de population. J'ai le droit de poser une question.

**M. Jeanes:** Si vous me le permettez, je parlerai de densité démographique.

**M. Atkinson:** Non, la question concerne la population.

**M. Jeanes:** La population de l'Europe se compte en centaines de millions.

**M. Atkinson:** Combien?

**M. Jeanes:** 300 millions. Pourrais-je apporter une précision? Je crois qu'il nous faut nous demander quel service ferroviaire devrait avoir à leur disposition les Canadiens. Prenez le TGV. Il y a 100 TGV qui quittent Paris tous les jours pour le sud. Il y a 1,000 voitures de TGV et 5,000 voitures modernes en service en France. Le service offert par habitant en France est largement supérieur au service offert par habitant dans le corridor canadien. Il faut tenir compte des rapports service-population et non pas des chiffres absolus qui peuvent faire conclure que, la population du Canada étant inférieure à celle de l'Europe, nous n'avons pas besoin de service ferroviaire du tout. Ce sont les rapports qui comptent et non pas les chiffres absolus.



[Text]

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, he raised so many questions with that pretense of an answer that I could just sit here forever. There are 100 cars a day that leave Paris.

**Mr. Jeanes:** There are 100 trains, each train consisting of 20 cars of TGV equipment, each capable of carrying in excess of 600 passengers.

**Mr. Malone:** Right.

**Mr. Benjamin:** In a lower population density.

**Mr. Malone:** Could one of those trains operating on the European speeds travel on any one of our networks as they exist today?

**Mr. Benjamin:** Of course not.

• 1710

**Mr. Jeanes:** There are two things that can be done to accomplish this. One is that a train of this sort can be diesel-hauled, as has been done successfully for the past 13 years in Britain at 200 kilometres an hour, and can change to electric locomotive haulage over the portion of its line that becomes electrified, which is what Britain is doing today.

Alternatively, the corridor lines over which such trains would operate can themselves be electrified at moderate cost, and in fact this has been considered repeatedly in the past as a sensible thing to do for freight as well as for passenger, both in the corridor and in the Rocky Mountains.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, what the witness is telling us is that in the face of a very serious debt facing this country we could spend multiple billions of dollars—as he responded when Mr. Pronovost asked his question—to upgrade to a European system for less than 15% of Europe's population to achieve a system and for which he did not answer the question, but which he knows could not work on our network without rebuilding a whole new network. He talks about electrification and so on, but he knows you cannot run 250-kilometre-per-hour trains on our present system.

**Mr. Holloway:** Mr. Malone, first of all, we are not advocating a restructuring, a rebuilding of the whole system. We are not advocating that. We are saying keep these regional lines open so that they can at least stay viable.

Mr. Malone, we are pointing out a significant thing here. If you want to go back to the accounting books, if you want to go back and take a look at the accounts, if you want to look at how backward this whole business of cutting the services is, we are saying consistently that the per-passenger subsidy for the main transcontinentals and certainly two corridor trains is going to go up after the cuts on January 15. It is ludicrous!

[Translation]

**M. Malone:** Monsieur le président, il a soulevé tellement de questions avec sa soi-disant réponse que je pourrais siéger jusqu'à la fin des temps. Cent voitures par jour quittent Paris.

**M. Jeanes:** Cent trains, chaque train étant composé de 20 voitures et pouvant transporter plus de 600 passagers.

**M. Malone:** D'accord.

**M. Benjamin:** Avec une densité démographique inférieure.

**M. Malone:** Est-ce qu'un de ces trains européens à grande vitesse pourrait rouler sur nos lignes actuelles?

**M. Benjamin:** Bien sûr que non.

**M. Jeanes:** Il y a deux choses qu'on peut faire pour y arriver. Premièrement, un train de ce genre peut être tiré par une locomotive diesel, comme cela se fait avec succès depuis 13 ans en Grande-Bretagne à 200 kilomètres/heure, et on peut changer pour la traction électrique sur la partie de la ligne qui est électrifiée, ce que la Grande-Bretagne est en train de faire en ce moment.

Autrement, les lignes du couloir empruntées par ces trains peuvent elles-mêmes être électrifiées à un coût modique, et en fait cela fait des années qu'on répète que ce serait la chose raisonnable à faire aussi bien pour les marchandises que pour les passagers, tant dans le couloir que dans les montagnes rocheuses.

**M. Malone:** Monsieur le président, le témoin nous dit que malgré le problème très grave que la dette pose à notre pays nous devrions dépenser des milliards de dollars—comme il l'a dit en réponse à la question de M. Pronovost—à la modernisation de notre réseau pour en faire un réseau de type européen pour une population inférieure à 15 p. 100 de la population européenne. Il n'a toujours pas reconnu que ce genre de solution exigerait en fait la reconstruction de tout notre réseau. Il parle d'électrification, notamment, mais il sait qu'on ne peut faire rouler des trains à 250 kilomètres/heure sur nos lignes actuelles.

**M. Holloway:** Monsieur Malone, pour commencer, nous ne préconisons pas la restructuration, la reconstruction du réseau. Ce n'est pas ce que nous préconisons. Nous demandons à ce que ces lignes régionales restent ouvertes afin qu'elles puissent pour le moins demeurer viables.

Monsieur Malone, nous parlons d'une chose importante. Si vous voulez qu'on parle comptabilité, jetez donc un coup d'oeil sur les comptes et vous verrez combien la suppression de ces services va nous coûter. La subvention par passager prenant le transcontinental et certainement les deux trains du corridor augmentera après le 15 janvier. C'est ridicule!

[Texte]

**Mr. Malone:** I noticed that statistic in some of your calculations.

**Mr. Holloway:** It is ludicrous!

**Mr. Malone:** You said we would go from 43 trains to 36 trains—this is Toronto-Montreal—and you said the rate would go down, because you presumed that nobody who went on the cut trains would be riding on the ones that are left. I am telling you I do not believe that, therefore I do not believe your numbers.

**Mr. Jeanes:** If I could answer the question, the figures produced by the minister indicate that although the trains will be cut 51%, only about one-third of the ridership will be lost. If you work through those figures, you get to the figure that the minister is expecting the average occupancy to rise from the current 51% up to somewhere in the mid-60s. I would point out that on all the previous VIA cuts, the occupancy rate ended up fluctuating very slightly, only about up or down 1%.

In order to achieve what the minister is expecting, of getting that ridership up to a level which is comparable to that operated by Air Canada, you have to have a seat reservation system comparable to that operated by Air Canada. You have to have flight frequencies comparable to those operated by Air Canada on the corridor routes, and a number of other factors which will not be met by the new system. You cannot run a system at close to 100% or even substantially higher than 50% capacity without having the ability to squeeze people in at the system's convenience rather than at their own.

**Mr. Malone:** I think the witnesses ignore the fact that there is a debt situation and in a country of some 25 or 26 million people some choices in transportation systems have to be made.

Let me go to another comment the witnesses made with respect to railbuses that you advocated have some potential that might be out there and talked about a couple of experiments that were here in Canada. Why did they close down the dayliner between Edmonton and Calgary?

**Mr. Benjamin:** They were worn out and the CPR would not fix the bridge.

**Mr. Malone:** I wonder if we might at some time call Mr. Benjamin as a witness.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, you are next.

It is good to have an exchange, because as the witnesses know, there are two definite points of view and they are running against the point of view of the government that Mr. Malone is expressing in questions that are confrontational, provocative. That is fine. As far as I am concerned as chairman, I think the witnesses have given interesting answers to very deliberately provocative questions to elicit both sides of the argument.

[Traduction]

**M. Malone:** J'ai remarqué ce chiffre dans certains de vos calculs.

**M. Holloway:** C'est ridicule!

**M. Malone:** Vous dites qu'en passant de 43 trains à 36 trains—sur la ligne Toronto-Montréal—il y aura une réduction de l'utilisation car selon vous, les passagers des trains supprimés ne prendront pas ceux qui restent. Je vous dis que je ne le crois pas; par conséquent, je doute de vos chiffres.

**M. Jeanes:** Permettez-moi de répondre. Les chiffres produits par le ministre révèlent que malgré une réduction de 51 p. 100 des trains, la perte des passagers ne sera que d'un tiers environ. Si vous faites le calcul, cela veut dire que le ministre compte que la fréquentation moyenne passera de 51 p. 100 à un peu plus de 60 p. 100. Permettez-moi de vous rappeler qu'à la suite de toutes les suppressions précédentes, le service de VIA, le taux de fréquentation a très peu fluctué, de 1 p. 100 à la hausse ou à la baisse.

Pour réaliser l'objectif du ministre, pour faire monter l'achalandage à un niveau comprable à celui d'Air Canada, il faut avoir un système de réservation comparable à celui d'Air Canada. Il faut avoir des fréquences comparables à celles d'Air Canada sur les lignes du couloir, et il faut la présence d'un certain nombre d'autres facteurs qui ne le nouveau réseau n'offrira pas. Il est impossible de faire fonctionner un réseau à quasi pleine capacité, voire à une capacité largement supérieure à 50 p. 100 sans plier les usagers à ses contraintes plutôt que le contraire.

**M. Malone:** Je crois que les témoins ignorent que nous avons un problème de dette et que dans un pays de 25 ou 26 millions d'habitants, en matière de transport certains choix doivent être faits.

Permettez-moi de revenir à un autre commentaire des témoins concernant ces railbus dont vous dites qu'ils offrent certains avantages et qui ont fait l'objet de quelques expériences ici au Canada. Pourquoi l'autorail entre Edmonton et Calgary a-t-il disparu?

**M. Benjamin:** Le matériel était à bout de souffle et le CP ne voulait pas réparer le pont.

**M. Malone:** Nous devrions peut-être demander à M. Benjamin de comparaître comme témoin.

**Le président:** Monsieur Benjamin, vous êtes le suivant.

Les échanges sont une bonne chose car comme les témoins le savent, il y a deux points de vue bien définis et ils vont à l'encontre du point de vue du gouvernement que M. Malone exprime par des questions à la limite de la confrontation et de la provocation. Cela ne me dérange pas. En tant que président, j'estime que les témoins ont donné des réponses intéressantes à des questions délibérément provocantes, destinées à faire ressortir le pour et le contre.



[Text]

[Translation]

• 1715

**Mr. Malone:** I am not representing the view of the government. I am here because I am taking a look at this issue. I am not persuaded and I am not convinced and I believe the debt is hurting this country. I believe we have to attend and I do so as a representative of my constituents, not as a voice of the government.

**The Chairman:** I did not imply that you were only voicing the view of the government, but that your view happened to coincide with the government point of view. I should have said coincide.

**Mr. Holloway:** I would like David Jeanes to respond to the question that related to the Calgary-Edmonton dayliner.

**Mr. Jeanes:** That train only served south Edmonton and it made no connection with the main VIA Rail service at Edmonton on the north side of the river, because CP Rail would not permit the operation of that train across the high-level bridge into the station used by the rest of the VIA Rail service. The equipment was old and outdated and the frequencies necessary to provide connections from that service were not there.

**Mr. Malone:** After spending billions of dollars over the years since 1984, your answer is to spend more billions of dollars and then you might make it.

**Mr. Angus:** Spend it in the right way.

**Mr. Malone:** Even after saying that Europe operates a system that is running at a significant loss.

**Mr. Holloway:** Letting equipment deteriorate after 35 years of use with literally no capital re-equipping is to us a travesty. Let us draw a comparison. If Canadian Airlines International or Air Canada tried to operate their international service in 1989 with DC-3 aircraft built in the early 1950s, the airlines would certainly not be viable or competitive. They would be out of business. This is what we are looking at right now with VIA Rail. They have had no choice but to abandon some of this service simply because there was no consistent public policy in place over the years to give some legitimacy to VIA Rail so that it could go ahead and find alternate sources of funding, re-equip, and provide a viable passenger service across the country. It has not had the chance.

**Mr. Malone:** Canada is the second-largest nation in the world and you are submitting that we should be compared to Europe and should have a rail transportation system equal to the European one.

We can argue forever as to whether it fits into the corridor or not. This map says it does and that it has density in all directions. European land is highly valuable and they do not have a road network anything like what Canada or the United States have established, so they

**M. Malone:** Je ne fais pas valoir le point de vue du gouvernement. Je suis ici parce que je m'intéresse à cette question. Je ne suis pas persuadé et je ne suis pas convaincu et je crois que cette dette nous nuit. Je crois que nous devons nous en occuper et je le fais en tant que représentant de mes électeurs et non pas comme porte-voix du gouvernement.

**Le président:** Je n'ai pas voulu dire que vous ne faisiez que faire valoir le point de vue du gouvernement, mais qu'il se trouve que votre point de vue coïncide avec celui du gouvernement. J'aurais dû dire coïncide.

**M. Holloway:** J'aimerais que David Jeanes réponde à la question concernant l'autorail Calgary-Edmonton.

**M. Jeanes:** Ce train ne servait que le sud d'Edmonton et n'avait pas de correspondance avec le principal service de Via Rail à Edmonton sur la rive nord de la rivière, car le CP ne permettait pas que ce train emprunte le pont élevé menant à la gare utilisée par le reste du service de Via Rail. Le matériel était vieux et démodé et les fréquences nécessaires pour les correspondances n'étaient pas là.

**M. Malone:** Après avoir dépensé des milliards de dollars depuis 1984, vous dites qu'il est peut-être possible de réussir en dépensant encore d'autres milliards de dollars.

**M. Angus:** Dépensez-les à bon essient.

**M. Malone:** Même après avoir dit que l'Europe exploite un réseau qui fonctionne à grand perte.

**M. Holloway:** Laisser le matériel se détériorer après 35 ans d'utilisation sans pratiquement aucune dépense de rééquipement est à nos yeux une farce. Faisons une comparaison. Si les lignes aériennes Canadien International ou Air Canada essayaient d'exploiter leur service international en 1989 avec des DC-3 construits au début des années 50, ces compagnies ne seraient certainement pas viables ou compétitives. Elles feraient faillite. C'est la perspective qui attend Via Rail. La société n'avait pas d'autre choix que d'abandonner certains de ses services simplement parce que cela fait des années qu'il n'y a pas de politique cohérente visant à conférer une certaine légitimité à Via Rail pour qu'elle puisse trouver d'autres sources de financement, de rééquipement et fournir un service-voyageurs viable partout au Canada. On ne lui a pas donné cette chance.

**M. Malone:** Le Canada est le deuxième plus grand pays du monde et vous me dites qu'il faut nous comparer à l'Europe et que nous devrions avoir un réseau de transport ferroviaire égal au réseau européen.

Nous pouvons nous disputer sur la similitude géographique dans le cas du couloir. Cette carte veut prouver que la même densité se trouve reproduite. Le terrain en Europe coûte très cher et on est loin d'avoir là-bas un réseau routier comme celui du Canada ou des

[Texte]

move people by rail. To say we should be like that when we are so uniquely different, and spend \$92 billion. . .

**Mr. Holloway:** Have you ever seen Highway 401 make a profit? I do not think you have.

**Mr. Malone:** I know it made a profit.

**Mr. Holloway:** I submit that with alternate modes of transport there are going to be more cars on the 401 corridor, and in terms of transport the corridor looks very similar to parts of Europe.

Secondly, there are going to be more airplanes in the air. Let us take another example. One 10-car VIA Rail train running from Montreal to Toronto carries 740 passengers and that is the equivalent of three Air Canada 747 jumbo 747s. Now, if you are going to cut that capacity to carry passengers by 50% how many more of those jumbo 747s are you going to have in the air? How many more passengers are you going to have running on major arterial routes? How much more pollution are we going to have in our skies and on our roads? I submit to you that it is going to be significantly high.

• 1720

**The Chairman:** Thank you, Mr. Holloway and Mr. Malone. You have two different points of view and they are not going to be reconciled.

**Mr. Benjamin:** Before you start the clock, I would like one minute to mention someone who is unable to be here today, who holds an official position with Transport 2000 and who some members of this committee and other Members of Parliament have known for a number of years. I speak of Darryl Richards, who is in hospital. His second kidney transplant did not work, and that has now been removed and he is recovering. I spoke to him on the phone before this committee meeting started and he wishes he could be here. We all know from experience of his efforts with Transport 2000 over many years. I just wanted to mention that for the record.

**Some hon. members:** Hear, hear.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman and gentlemen, I would like to take this to you on a conservative basis of sound business practice. After all, you have to consider market forces, sound business practice, the deficit and the debt, as Mr. Malone has done.

In 1981-82 I think it was Transport 2000 and I believe the Consumers' Association of Canada and a couple or three railroad brotherhoods—well, they started back in 1977—pointed out that if new passenger cars were purchased in those years' dollars the savings in operating and maintenance costs would recover the costs of the new cars within five to seven years. Do you have any updated figures since about 1983 or 1984 in today's dollars as to how long it would take now to recover the cost of the new

[Traduction]

États-Unis si bien que les transports se font par le rail. Dire que nous devrions faire comme les Européens alors que nous sommes tellement différents, et dépenser 92 milliards de dollars. . .

**M. Holloway:** La route 401 fait-elle des bénéfices? Je ne pense pas.

**M. Malone:** Je sais qu'elle en a fait.

**M. Holloway:** Je vous dit qu'avec d'autres modes de transport, il y aura plus de voitures dans le corridor de la 401, et en termes de transport, ce corridor ressemble beaucoup à certaines régions d'Europe.

Deuxièmement, il y aura plus d'avions. Prenons un autre exemple. Un train de 10 voitures de Via Rail assurant le service de Montréal à Toronto transporte 740 passagers c'est-à-dire l'équivalent de trois 747 d'Air Canada. Or, si vous réduisez cette capacité de transport de 50 p. 100, combien faudra-t-il faire voler de 747 de plus? Combien de passagers de plus aurez-vous sur les principales artères? Combien de pollution de plus y aura-t-il dans notre atmosphère et sur nos routes? D'après moi, beaucoup plus.

**Le président:** Merci, monsieur Holloway, monsieur Malone. Vous n'êtes pas du même avis et je ne crois pas que vous réussissiez à vous mettre d'accord.

**M. Benjamin:** Ne commencez pas à me minuter tout de suite car j'aimerais parler de quelqu'un qui n'a pas pu venir aujourd'hui, qui travaille pour Transport 2000 et que certains députés connaissent. Il s'agit de Darryl Richards, qui est à l'hôpital. Sa deuxième greffe de rein n'a pas marché, on lui a enlevé ce rein et il se rétablit. Je lui ai parlé au téléphone avant cette séance et il regrette beaucoup de ne pas pouvoir être là. Nous savons tous à quel point il s'est dévoué pour Transport 2000 depuis des années. Je tenais à le signaler.

**Des voix:** Bravo, bravo!

**M. Benjamin:** Monsieur le président, messieurs, je vais vous expliquer la chose d'un point de vue professionnel et strictement commercial. Après tout, il faut tenir compte des forces du marché, il faut traiter le déficit et la dette comme des propositions commerciales, comme M. Malone le fait également.

En 1981-1982, je crois que Transport 2000 et l'Association des consommateurs du Canada ainsi que deux ou trois fraternités de cheminots—cela remonte d'ailleurs à 1977—avaient signalé que si on faisait l'acquisition de nouveaux wagons pour passagers, on réaliserait suffisamment d'économies sur le fonctionnement et l'entretien pour les amortir en l'espace de cinq à sept ans. Avez-vous des chiffres plus récents que 1983 ou 1984, en dollars actuels? Savez-vous combien de



[Text]

rolling stock? Is it still five to seven, or seven to ten, or what?

**Mr. Holloway:** Off the top of my mind, one of the things that certainly comes to mind is the nine-year figure that France established with construction of the TGV. For double-decker equipment, I see here that David Jeanes certainly has some figures.

**Mr. Benjamin:** I am not referring to TGV, because that is too esoteric for us at this stage.

**Mr. Jeanes:** What we are talking about is the Amtrak double-decker equipment, which was relatively new at the time and which has revolutionized the transcontinental service—all of Amtrak west of Chicago.

I have the study we produced then, which we did submit from Transport 2000. It is an analysis of the economic impact of bilevel equipment on VIA's transcontinental service which was done in 1983. We have not updated this study because we had expected that these cars were to be purchased. Mr. Crosbie did promise in the second-last election campaign that these cars would be purchased. It was only subsequently that the decision was changed in favour of modifying the existing stainless steel cars from the original Canadian train to have electric power instead of steam, but to have no really major mechanical improvements.

We believe the economies we spoke of then are still applicable. The cost per car is in fact higher because of the factors Mr. Gow already referred to—the question of whether these cars should be built by a consortium as opposed to being built on the basis of competitive tenders. But I would point out that these cars now would be built in Canada rather than purchased from the United States, because Bombardier has the exclusive right to manufacture this design of passenger car. Therefore the money would stay within Canada.

To what extent is this true of the other spending that we put into our alternative inter-city passenger transportation systems? How much of our air spending remains totally in Canada? How much of the \$7 billion Air Canada is planning to spend on new aircraft is going to remain within Canada? The wings, perhaps, but how much else? Although because of the increase per car the pay-back period might be slightly longer, I believe the overall benefit to our economy would still be very great.

• 1725

**Mr. Pronovost:** On a point of clarification, for the benefit of the committee could we get the technical documents about those double-deckers? Do you have this available?

**Mr. Jeanes:** Yes, we can certainly make copies of this document available to you.

**The Chairman:** If you will leave it, we can make the copies.

[Translation]

temps il faudrait pour amortir le coût de nouveau matériel roulant? S'agit-il toujours de cinq à sept ans, de sept à dix ans?

**M. Holloway:** La première chose qui me vient à l'esprit, c'est l'exemple de la France qui cite une période de neuf ans pour le TGV. Quant au matériel à deux étages, je sais que David Jeanes a des chiffres.

**M. Benjamin:** Je ne parle pas du TGV parce qu'au point où nous en sommes, c'est encore ésotérique.

**M. Jeanes:** Je vous cite l'exemple des wagons à deux étages d'Amtrak qui, à l'époque, étaient relativement récents et qui ont révolutionné le service transcontinental, c'est-à-dire tout le réseau d'Amtrak à l'ouest de Chicago.

J'ai l'étude que nous avons faite à l'époque, l'étude qui avait été soumise par Transport 2000. Il s'agit d'une analyse de l'impact économique de wagons à deux étages sur le service transcontinental de VIA; cela remonte à 1983. Nous n'avons pas mis cette étude à jour car nous pensions qu'on achèterait ces wagons. M. Crosbie avait promis à l'avant-dernière campagne électorale qu'on ferait l'acquisition de ces wagons. Le projet fut plus tard abandonné et on décida de convertir à l'électricité les anciens wagons d'acier inoxydable qui, à l'origine, étaient à vapeur. Toutefois, aucune amélioration mécanique majeure n'était prévue.

Je suis convaincu que les économies dont nous parlions à l'époque sont toujours possibles. Le prix des wagons est plus élevé à cause des facteurs dont M. Gow vous a déjà parlé, la possibilité de les faire construire par un consortium et non pas par appel d'offres. Cela dit, aujourd'hui ces wagons seraient construits au Canada et non pas aux États-Unis car Bombardier a les droits exclusifs de fabrication sur ce type de wagon de passagers. Cet argent-là resterait donc au Canada.

Dans quelle mesure cela vaut-il pour nos autres réseaux de transport intercités? Quelle proportion de nos dépenses dans le secteur des transports aériens reste vraiment au Canada? Quelle proportion des sept milliards de dollars qu'Air Canada consacrent à l'acquisition de nouveaux appareils restera au Canada? Les ailes, peut-être, mais pas beaucoup plus. L'augmentation du prix par wagon risque peut-être d'allonger la période d'amortisation, mais pour notre économie, ce serait tout de même excessivement positif.

**M. Pronovost:** Une question qui intéresse l'ensemble du Comité: est-il possible de voir ces documents techniques sur les wagons à deux étages? Vous les avez?

**M. Jeanes:** Certainement, nous pouvons vous en communiquer des exemplaires.

**Le président:** Laissez-nous le document, nous le ferons polycopier.

[Texte]

**Mr. Jeanes:** Yes, we will leave it with you.

**Mr. Benjamin:** Back to sound business practices again, in your opinion would it be fair to say that since 1977 this government and the previous one have spent as much money refurbishing old equipment as the new equipment would have cost?

**Mr. Holloway:** Yes, there is no question about that, Mr. Benjamin.

**Mr. Jeanes:** Perhaps I could point out that in addition to the tens of millions of dollars that were paid to the railways by VIA to—

**The Chairman:** How much did they pay? I keep tossing a figure around, and I do not know if it is \$120 million or \$140 million.

**Mr. Jeanes:** No, it was in the order of \$70 million to \$90 million. But then over \$300 million had to be paid to bring that equipment into a safe and serviceable order, and that \$300 million was in fact capitalized. So the money that is referred to in terms of VIA's capital investment over the last 10 years includes really that overdue maintenance cost for the years of neglect of that equipment as well as the natural aging of passengers cars that had been built in 1954. So that money, if instead it had been spent the way Amtrak's money was spent by completely re-equipping the western transcontinental fleet with these new bilevel passenger cars, with all the attendant economies and reliability and attractiveness and marketability, then VIA would have been in a much stronger position for little more money than has been spent over the past 10 years.

**Mr. Benjamin:** In other words, this government and the previous one have increased Canada's debt one way or another for refurbishing old, worn-out equipment that still has to be written off. It will not have another life expectancy after it is refurbished, some of it for the third time, at the maximum of eight or ten years and then it will have to be scrapped anyway. In other words, do you think it would be fair to say that the national debt and the deficits of the government in each year since 1977 have gone up because of this bad business practice?

**Mr. Holloway:** Mr. Benjamin, David Jeanes has already demonstrated that basically because of that, in a nutshell, the deficit has risen and we have paid more in maintenance costs than it would have cost the government and VIA Rail to put out in initial expenditure for new rolling stock.

**Mr. Malone:** You can establish that only if you have proven that ridership would have gone up, and I will bet you cannot.

**Mr. Gow:** Yes, we can. It went up in the United States subsequent to the imposition of this new type of equipment—in fact, rather radically.

**Mr. Malone:** That is a very different kind of line.

**Mr. Benjamin:** No, it is the same—

[Traduction]

**M. Jeanes:** Oui, nous allons vous le donner.

**M. Benjamin:** Je reviens aux pratiques commerciales; à votre avis, est-il exact que depuis 1977 ce gouvernement et celui qui l'a précédé ont dépensé autant d'argent pour reconditionner le matériel qu'il en aurait coûté pour acquérir du matériel neuf?

**M. Holloway:** Oui, cela ne fait aucun doute, monsieur Benjamin.

**M. Jeanes:** Permettez-moi de signaler qu'en plus des dizaines de millions de dollars qui ont été versés aux chemins de fer par VIA pour...

**Le président:** Combien était-ce? Un chiffre me vient à l'esprit, mais je ne sais pas si c'est 120 millions ou 140 millions de dollars.

**M. Jeanes:** Non, quelque chose comme 70 millions à 90 millions de dollars. Mais plus de 300 millions ont dû être versés pour remettre ce matériel en état de marche et respecter les normes de sécurité et d'ailleurs, ces 300 millions de dollars ont été capitalisés. Par conséquent, quand on cite les investissements en capitaux de VIA depuis 10 ans, cela comprend en réalité les coûts de l'entretien de ses wagons de passagers vieillissant et négligés; ils avaient été construits en 1954. Si au contraire on avait dépensé cet argent comme Amtrak l'a fait, si on avait rééquipé de fond en comble le parc de voitures transcontinentales du réseau de l'Ouest et acheté ces nouveaux wagons de passagers qui non seulement sont économiques mais qui sont également sûrs, confortables et séduisants pour la clientèle, la situation actuelle de VIA serait infiniment plus solide et on aurait dépensé à peine plus d'argent qu'on en a dépensé depuis 10 ans.

**M. Benjamin:** Autrement dit, ce gouvernement et celui qui l'a précédé ont augmenté la dette pour reconditionner de vieux wagons fatigués qui ne sont toujours pas amortis. Une fois reconditionnés, dans certains cas pour la troisième fois, ils peuvent durer encore huit ou dix ans au maximum après quoi il faudra les mettre au rancart de toute façon. Ne peut-on pas prétendre que cette regrettable pratique commerciale a contribué à la dette nationale et au déficit du gouvernement tous les ans depuis 1977?

**M. Holloway:** Monsieur Benjamin, David Jeanes a déjà expliqué que le déficit avait augmenté à cause de cette situation et que les frais d'entretien nous avait coûté plus cher que si on avait fait l'acquisition d'un nouveau matériel roulant.

**M. Malone:** Cela, vous ne pouvez le prouver que si vous démontrez également que l'achalandage aurait augmenté, et je parie que ce n'est pas possible.

**M. Gow:** Oui, nous pouvons le démontrer. Après la mise en place de ce nouvel équipement, l'achalandage a augmenté aux États-Unis, et considérablement.

**M. Malone:** C'est une liaison qui n'est pas comparable.

**M. Benjamin:** Non, c'est la même...



[Text]

**The Chairman:** We have the witnesses to put the questions to. Whether one agrees agree with the answers or not is one's prerogative.

**Mr. Holloway:** Mr. Chairman, there is one additional point, which is that the ridership has gone up significantly on the Amtrak model. We have dealt specifically with people like Ross Cappon at the National Association of Railroad Passengers, who was around when Amtrak initially had its cuts. We have also talked with Mr. Clifford Black, the vice-president of marketing at Amtrak, who was around at the time and who pursued a very aggressive marketing policy.

**The Chairman:** We are going to have the Amtrak people here, Mr. Holloway.

**Mr. Holloway:** The fact is that when you pursue these aggressive marketing policies and alternate business practices like pursuing actively postal contracts to run at the head end of a train, these are significant revenue producers.

• 1730

This is the kind of tool we are looking to have for VIA Rail. And the only way it is going to get it, in our view, is through a legislative mandate. Believe me, we have been crying for something like this for years. All we are doing is building on the recommendations that were made by the Rail Passenger Action Task Force in 1984, and again the transport committee in the Senate, who called at that time—that was five years ago—for the same thing.

**Mr. Benjamin:** Seven Ministers of Transport in a row since 1977 have promised a national rail passenger act. Would you think it would be fair to conclude the reason we have never got it is that leaving it as an item of \$1 in the estimates means the minister, the Cabinet, and the Governor in Council can do anything they want with VIA Rail any time they want, when they want, and where they want, without a national legislative mandate?

**Mr. Holloway:** That particular point was discussed at some length in the Senate committee when they met. Their rationale for that was that the political will and the collective psyche of the country just were not ready for it. That may well have been the case. I submit to you that now, however, Canadians are ready for this fundamental change, and for a legislated national passenger rail service. I think we are ready for that.

One of the key demonstrators is that the demand is there. But as long as you have the demand but you do not have the capacity, you are just not going to get riders on the trains. If you start cutting your. . . For instance, at the Ottawa station, as we saw early this fall, they started cutting their redcaps, they started cutting off baggage cars, they started cutting reservations. These kinds of cuts in

[Translation]

**Le président:** C'est aux témoins qu'il faut poser les questions. Libre à vous de ne pas être d'accord avec les réponses.

**M. Holloway:** Monsieur le président, il n'en reste pas moins que la clientèle d'Amtrak a augmenté considérablement. Nous avons discuté avec des gens comme Ross Cappon de la *National Association of Railroad Passengers* «Association nationale des passagers de chemins de fer», qui étaient là au moment des premières coupures pratiquées par Amtrak. Nous avons également parlé avec M. Clifford Black, le vice-président du secteur commercial d'Amtrak qui était là aussi et qui pratiquait une politique de commercialisation très acharnée.

**Le président:** Monsieur Holloway, nous allons recevoir des représentants d'Amtrak.

**M. Holloway:** Il est un fait bien établi: des politiques de commercialisation bien orchestrées, alliées à des pratiques commerciales particulières, comme par exemple les contrats de transport de wagons postaux placés en tête de train constituent d'importantes sources de revenus.

Voilà le genre d'outils que nous cherchons pour VIA. La seule solution pour y parvenir est celle d'un mandat législatif. Croyez-moi, c'est une chose que nous réclamons désespérément depuis des années. D'ailleurs, nous nous contentons de reprendre des recommandations qui avaient été formulées par le Groupe de travail sur le transport des passagers en 1984 et réitérées par le Comité des transports du Sénat qui, à l'époque, c'est-à-dire il y a cinq ans, avait réclamé la même chose.

**M. Benjamin:** Depuis 1977, sept ministres des Transports, les uns après les autres, ont promis une loi nationale sur le transport des passagers par train. Ne pensez-vous pas que la raison pour laquelle nous ne l'avons jamais eue, c'est qu'en gardant un poste de 1\$ dans le budget, le ministre, le Cabinet, le gouverneur en Conseil peuvent faire tout ce qu'ils veulent avec VIA, quand ils le veulent et où ils le veulent et qu'ils n'ont pas besoin pour cela d'un mandat législatif national?

**M. Holloway:** C'est une question dont le Comité sénatorial a beaucoup discuté. Il a conclu que la volonté politique et le climat collectif national n'étaient tout simplement pas prêts à accueillir cette mesure. Cela est bien possible, mais aujourd'hui les Canadiens sont prêts à accueillir ce changement fondamental que serait un service de passagers régi par une loi nationale. Je crois que nous sommes prêts.

Une des preuves de cela, c'est que la demande existe. Mais la demande sans les moyens matériels ne permettra jamais de faire voyager les gens en train. Quand on commence à couper dans. . . Par exemple, cet automne à la gare d'Ottawa, on a commencé à diminuer le nombre des porteurs, à diminuer le nombre des wagons de bagages et également le service des réservations. Ce type de

[Texte]

capacity affect people's ability to ride the trains. Even if there is a lot of demand, that is just not going to happen.

**Mr. Benjamin:** In summation, then, the Transport 2000 submission in essence is not for TGVs from coast to coast or all over the country. Your submission, I take it, is for refurbishing the present system, with faster schedules, with relatively the same order of routes as we have at present, in order to make VIA Rail bring it up to at least a 75% to 80% cost recovery. That is what is required, not TGVs or high-speed corridors or designated lines, which are something else down the road. All you are asking for and submitting is use what we have, with re-equipped passenger trains.

**The Chairman:** Refurbished equipment, Mr. Benjamin? I thought they wanted the new equipment. But I do not know. You used the word "refurbished". That is the problem.

**Mr. Benjamin:** Well, they are refurbishing the old ones.

**Mr. Angus:** Revitalized.

**Mr. Benjamin:** What has happened is over \$800 million has been thrown down the drain fixing up old cars.

**The Chairman:** I know that.

**Mr. Benjamin:** You guys would not know how to run a chicken coop.

**Mr. Holloway:** This passenger rail service has to be viable. At this time, with the kinds of cuts we are looking at on January 15, we are going to be destroying the viability of this system. We are saying give us a system, let us have a moratorium on this passenger rail service and no cuts until we can find a public policy that in the long run—and I am not talking about the next four-year mandate of the government, I am talking about 10, 15 years down the road—we can have incremental improvements to the system. I talk not simply about improvements in maintenance facilities, but about capital expenditures—expenditures, for instance, for isolated communities in the north.

• 1735

**The Chairman:** I have your point and I think other members do too.

**Mr. Chadwick (Brampton—Malton):** Thank you for your comprehensive brief. It touched on just about everything and I would like to talk about a number of things that are in there.

First of all, I have to say I share the same concerns as Mr. Malone. I think your presentation did not pay any attention at all to the fact that the government has a financial problem which it is trying to deal with in various ways. That did not come through in your document at all so your credibility is a bit of a problem with me.

[Traduction]

coupure dissuade les gens de prendre le train. Même avec une demande énorme, cela reste impossible.

**M. Benjamin:** En résumé, Transport 2000 considère que le TGV n'est pas une solution applicable à l'ensemble du réseau national. Vous pensez qu'il faut reconditionner le réseau actuel, accélérer les horaires et conserver à peu près les liaisons actuelles pour permettre à VIA de rentrer dans 75 p. 100 à 80 p. 100 au moins de ses coûts. Voilà ce dont on a besoin et non de TGV, de couloirs à grande vitesse ou de liaisons désignées, qui sont une autre option qui s'annonce. Vous voulez seulement qu'on utilise le réseau actuel en rééquipant les trains de passagers.

**Le président:** En rééquipant, monsieur Benjamin? Je croyais qu'ils voulaient du matériel neuf. Mais je ne sais pas. Vous avez parlé de «reconditionnement». C'est là le problème.

**M. Benjamin:** On reconditionne les anciens.

**M. Angus:** Une remise à neuf.

**M. Benjamin:** Jusqu'à présent, plus de 800 millions de dollars ont été gaspillés à réparer d'anciens wagons.

**Le président:** Je le sais.

**M. Benjamin:** Votre bande ne réussirait même pas à faire fonctionner un poulailler.

**M. Holloway:** Ce service-voyageurs doit être viable. Pour l'instant, avec les coupures envisagées pour le 15 janvier, c'est la viabilité même du système qu'on est en train de détruire. De notre côté, nous voulons maintenir le réseau, nous voulons qu'on impose un moratoire et que les coupures soient suspendues jusqu'à ce qu'on trouve une politique publique à long terme; et je ne parle pas des quatre prochaines années de ce gouvernement, mais de 10, 15 ans. De cette façon, il sera possible d'améliorer progressivement le réseau. Je ne vous parle pas uniquement de l'amélioration des installations d'entretien mais de dépenses d'immobilisation, par exemple dans les localités très isolées du Nord.

**Le président:** J'ai compris votre position et les autres députés aussi.

**M. Chadwick (Brampton—Malton):** Merci pour ce mémoire très exhaustif. Il aborde à peu près tous les sujets possibles et j'aimerais approfondir un certain nombre de choses.

Pour commencer, je partage les inquiétudes de M. Malone. Vous ne tenez absolument pas compte du fait que le gouvernement se heurte à un problème financier qu'il tente de résoudre par divers moyens. Comme vous ignorez cet aspect dans votre document, je me demande un peu si je dois croire le reste de vos arguments.



[Text]

**Mr. Holloway:** We have great difficulty in dealing with the government argument that it is concerned about the deficit and here is why. Only one day after the election Mr. Bouchard, the Minister of Transport, was given a document by his aides which suggested cutting the service. That was a long time before the deficit became apparent in April.

**The Chairman:** Before the budget.

**Mr. Holloway:** It had no relation at all with deficit reductions that were announced in April.

**Mr. Malone:** Oh, come on.

**The Chairman:** Order, please. Mr. Chadwick has been a very patient man. Let us just have Mr. Chadwick and Mr. Atkinson, the more patient members.

The politicians are the ones who create the deficit, so they have to solve the deficit. Members can have their arguments about not getting everything in a brief. I do not imagine the bus company is going to talk about the deficit and they are going to present a brief. I do not know that World Dignity is going to talk about the deficit. These people came to say... they have been very consistent in rail passenger service, whether you agree with them or not. Mr. Malone put the argument correctly from a government point of view, even though he is not spouting the government line, as he made clear to me on a point of order.

**Mr. Angus:** He just spouted.

**The Chairman:** The fact of the matter is that those are points of view. These people are here to save trains. Frankly, I have never heard them give more evidence.

**Mr. Jeanes:** I do not know where you have come from. If you had been hired by VIA they might have been able to market the god-damned thing before we got so far down the drain.

**Some hon. members:** Hear, hear.

**The Chairman:** Anyway, having said that, Mr. Chadwick, take it away.

**Mr. Chadwick:** I heard about the horrendous capital costs of instituting that kind of system, which you talk about so much in here, in Europe. It seems you have done a lot of research on the subject. What kinds of subsidies are you talking about in Europe on those high-speed trains? Can you compare it to what we have here?

**Mr. Jeanes:** Yes, I can. First of all, where a complete new high-speed line was built, such as between Paris and Lyon, it was funded off the capital markets, basically the bond markets. This is the same way our airlines raise money, the same way Canadian National raises money—not by funds given by the government but by money raised on the open market. Those bonds are being paid off by the profitable operation of the railways. I believe they will be fully paid off over a period of about 10 years.

[Translation]

**M. Holloway:** Nous avons beaucoup de mal à accepter l'argument du gouvernement qui prétend que la seule raison de son action c'est le déficit, et je vais vous expliquer pourquoi. Le lendemain même des élections, M. Bouchard, le ministre des Transports, a reçu de ses collaborateurs un document qui suggérait de réduire le service. C'était longtemps avant que le déficit apparaisse, en avril.

**Le président:** Avant le budget.

**M. Holloway:** Cela n'avait rien à voir avec la réduction du déficit qui a été annoncé en avril.

**M. Malone:** Oh, je vous en prie!

**Le président:** À l'ordre. M. Chadwick a été très patient; écoutons M. Chadwick et M. Atkinson, les députés qui ont le plus fait preuve de patience.

Ce sont les hommes politiques qui créent le déficit, c'est donc à eux de résoudre ce problème. Les députés peuvent prétendre que tout ne figure pas dans un mémoire, mais j'imagine que la compagnie d'autobus qui va nous présenter un mémoire ne parlera pas du déficit. J'imagine que l'organisation *World Dignity* ne parlera pas non plus du déficit. Ces personnes sont venues nous dire... Leur position en ce qui concerne le service-voyageurs est très logique, que vous soyez d'accord avec eux ou pas. À juste titre, M. Malone a exposé les arguments du gouvernement, même si personnellement il n'en est pas un défenseur acharné, comme il me l'a fait observer en invoquant le Règlement.

**M. Angus:** Il n'en est pas loin.

**Le président:** En tous les cas, ce sont des points de vue. Ces personnes sont venues dans l'espoir de sauver le train. Je vous avoue que je ne les ai jamais entendues être si convaincantes.

**M. Jeanes:** je ne sais pas d'où vous venez, mais si VIA vous avait embauché il y a un certain temps, vous auriez peut-être réussi à sauver les meubles.

**Des voix:** Bravo, bravo!

**Le président:** Cela étant dit, monsieur Chadwick, c'est à vous.

**M. Chadwick:** Vous parlez beaucoup des réseaux qui ont été mis en place en Europe, mais moi j'ai entendu citer des coûts effroyables. Apparemment, vous avez fait des recherches approfondies. Dans quelles mesures ces trains européens à grande vitesse ont-ils été subventionnés? Est-ce comparable à la situation d'ici.

**M. Jeanes:** Absolument. Pour commencer, chaque fois qu'on a construit une nouvelle ligne à grande vitesse, par exemple entre Paris et Lyon, elle a été financée sur les marchés financiers, principalement par des émissions d'obligations. C'est comme cela que nos compagnies aériennes rassemblent des fonds, c'est également la méthode du Canadien National, il ne s'agit pas de contributions gouvernementales mais, de fonds rassemblés sur le marché libre. Ces obligations sont remboursées à

[Texte]

**Mr. Angus:** Which is faster than they had anticipated.

**Mr. Jeanes:** Yes. So when the system was built in 1981, the cost was around \$2 billion total. That included the development of 100 trains, the building of 400 kilometres of high-speed rail line, electrification, signalling, and a few stations that were required.

The rail mode had the real advantage of being able to operate on existing tracks into the heart of Paris and into the heart of Lyon, thus avoiding the very high real estate costs in the city centres. We have that same real estate already available as railway land, right to the heart of our major cities, Toronto and Montreal. So I think the situation would be comparable.

There is no ongoing subsidy for the operation of the TGV in France. It is profitable. There is no ongoing subsidy for the Japanese *Shankansen* bullet trains from Tokyo west to Osaka and Hokoto, a distance of over 1,000 kilometres. It is profitable. There is no operational subsidy for the inter-city network in Britain of high-speed diesel trains operating at 200 kilometres an hour. They are profitable.

• 1740

**Mr. Angus:** They make money. They do not cost the taxpayers anything.

**The Chairman:** Our committee was in Europe, and I am glad you mentioned the kick-start. You were being pretty honest to Mr. Chadwick, because the Germans, the French, and the English get very fudgey when the talk is about the initial kick-start and what really was the involvement of the government or the taxpayer in getting the thing started.

**Mr. Chadwick:** In your presentation you claimed that the present per-passenger subsidy will increase as a result of the cuts. Can you explain how you arrived at that?

**Mr. Holloway:** Simply with the residual costs that are there, the capital costs that are there, the lower the ridership that you will experience will just simply not generate the kind of revenue you need to offset capital and operating costs, and the combination of a drop in ridership plus a high operating cost will raise the subsidy. Basically what you are going to have are trains that are operating with fewer people.

**The Chairman:** Is it fair to say the overhead that will remain is so much, and is not going to be offset by the savings from the slice in the services?

**Mr. Holloway:** That is exactly it.

[Traduction]

même les bénéfices des chemins de fer. Je crois qu'elles devraient être totalement remboursées d'ici une dizaine d'années.

**M. Angus:** C'est-à-dire plutôt que prévu.

**M. Jeanes:** Oui. Ce réseau a donc été construit en 1981 et, à l'époque, il avait coûté approximativement 2 milliards de dollars. Cela comprenait la mise en place de 100 trains, la construction de 400 kilomètres de voies à grande vitesse, l'électrification, la signalisation et quelques gares.

Il avait le gros avantage qu'on pouvait utiliser des voies existantes jusqu'au coeur même de Paris et jusqu'au centre de Lyon, évitant ainsi le coût considérable des terrains dans les centres villes. Ici aussi les chemins de fer possèdent des terrains qui pénètrent au coeur de nos villes principales, Toronto et Montréal. La situation est donc tout à fait comparable.

Le TGV français n'a pas besoin de subventions permanentes, il est rentable. Le train japonais *Shankansen* entre Tokyo-Ouest, Osaka et Hokoto, ce qui représente plus de 1,000 kilomètres, est également rentable. En Grande-Bretagne, le réseau interurbain de trains diésels à haute vitesse, qui roulent à 200 kilomètres à l'heure, ne reçoit pas de subventions de fonctionnement. Il est rentable.

**M. Angus:** Ses revenus sont suffisamment élevés pour qu'il ne coûte rien aux contribuables.

**Le président:** Les membres de notre comité sont allés en Europe et je suis heureux que vous ayez mentionné la mise initiale. Vous avez été honnête envers M. Chadwick, parce que les Allemands, les Français et les Anglais ne sont pas très clairs quand on parle de la mise initiale et de ce qu'il en a vraiment coûté au gouvernement ou aux contribuables pour lancer le réseau.

**M. Chadwick:** Dans votre exposé, vous soutenez que la subvention actuelle par voyageur va augmenter en raison des réductions du service. Pouvez-vous nous expliquer comment vous en êtes arrivé à cette conclusion?

**M. Holloway:** C'est simplement parce qu'il y aura des coûts résiduels ainsi que des coûts en immobilisation, et le nombre de passagers diminuant, vous n'aurez tout simplement pas les recettes nécessaires pour compenser les coûts d'immobilisation et d'exploitation. La subvention augmentera donc puisque le nombre des passagers diminuera tandis que les coûts d'exploitation resteront élevés; les trains transporteront moins de voyageurs.

**Le président:** Est-il juste de dire que les frais généraux se maintiendront au même niveau, sans être compensés par les économies découlant de la réduction des services?

**M. Holloway:** C'est exactement cela.



[Text]

**The Chairman:** Therefore the cost per person is going to go up. If you can increase the fares then perhaps you can reduce that, but there is a real question, which you have already commented on—

**Mr. Holloway:** Mr. Chairman, once again it is a vicious circle, because if you raise the fares it is going to have a detrimental effect on ridership.

**Mr. Jeanes:** If you look at the VIA Rail document that was provided selectively from the minister's office at the time of the announcement of the cuts to VIA passenger transportation in Canada, and you look at what is going to happen given the proposed minimum role and what they call the competitive role, if you were to increase service they show for example in the Montreal-Quebec City corridor that cutting back to a minimal level service would put up the level of subsidy per passenger by 45%.

On the other hand, going to what they call the competitive role, which was increasing the service to the maximum possible compatible with the infrastructure and freight operation, would reduce the subsidy per passenger by 76% on that route alone. So these numbers, which are repeated for the other segments of corridor service as well as in this document for the other services across Canada, support the point we are making that the direction chosen by VIA Rail and the government, which is in fact going very close to the minimum service level that VIA's study proposed, short of total cancellation, will in fact do what the VIA study said it would do.

I would like to point out that the competitive option which was developed in this report for each of the corridor services was excluded from Mr. Lawless's executive summary, which referred only to the status quo options and the minimum options, in drawing the minister's attention to what the possibilities were. So this possibility of operating the service on existing infrastructure up to the maximum compatible with freight operation could in fact have reduced the per-passenger subsidy on this route, for example, down to \$11 per passenger on Quebec City-Montreal alone, whereas the minimum service level chosen pushes it up to about \$64 per passenger.

**Mr. Angus:** It does not sound like good business sense to me.

**Mr. Chadwick:** There is another question here.

**Mr. Angus:** You are starting to think, Arnold.

**Mr. Chadwick:** What about the capital recovery of the TGV?

**Mr. Holloway:** We have seen that in France the span has been roughly about nine years.

**Mr. Gow:** At 12.5%.

**Mr. Holloway:** At 12.5% per year over a period of nine years. That has been roughly the extent of the cost recovery in France. That was specifically on the Paris-Lyon line.

[Translation]

**Le président:** Par conséquent, le coût par passager va augmenter. Une hausse de tarifs pourrait peut-être réduire ce coût, mais comme vous l'avez déjà dit, il reste que. . .

**M. Holloway:** Monsieur le président, on retombe ici dans un cercle vicieux, car si l'on augmente le prix des billets, il en résultera une diminution du nombre des passagers.

**M. Jeanes:** Si vous regardez dans le document de VIA Rail rendu public par le cabinet du ministre au moment de l'annonce des réductions du services-voyageurs au Canada, vous verrez qu'on y parle d'un rôle concurrentiel, qui nécessiterait une augmentation du service, mais aussi d'un rôle minimal, et l'on dit que par exemple si le service était réduit à un niveau minimal dans le corridor Montréal-Québec, la subvention par voyageur augmenterait de 45 p. 100.

Par contre, si VIA voulait jouer un rôle dit concurrentiel, on augmenterait le service le plus possible en tenant compte de l'infrastructure et du transport de marchandises, et la subvention par voyageur s'en trouverait réduite de 76 p. 100 sur ce trajet seulement. Ainsi ces chiffres, répétés dans le cas des autres corridors et pour les autres liaisons ailleurs au Canada, confirment comme nous le disons, que la voie adoptée par Via Rail et par le gouvernement, c'est-à-dire le choix du service presque minimal, sinon son annulation totale, donnera exactement le résultat prévu par l'étude de Via.

Je tiens à signaler que l'option du rôle concurrentiel élaborée dans ce rapport pour chacun des services n'apparaissait pas dans le sommaire préparé par M. Lawless, car les seules options qu'il portait à l'intention du ministre étaient celles du statut quo et du service minimal. Par conséquent, cette possibilité d'utiliser l'infrastructure existante pour exploiter le service le plus complet compte tenu du transport de marchandises, pourrait en fait avoir réduit la subvention par voyageur à 11 dollars sur le parcours Québec-Montréal seulement, tandis que le service minimal pour lequel on a opté fait grimper cette subvention à quelque 64 dollars par voyageur.

**M. Angus:** Cela ne me semble pas très astucieux sur le plan commercial.

**M. Chadwick:** Il y a une autre chose ici.

**M. Angus:** Vous commencez à réfléchir, Arnold.

**M. Chadwick:** À quel point a-t-on pu recouvrer les coûts en immobilisation du TGV?

**M. Holloway:** Nous avons vu qu'en France il a fallu environ 9 ans.

**M. Gow:** À raison de 12.5 p. 100.

**M. Holloway:** À raison de 12.5 p. 100 par année, sur une période de 9 ans. C'est à peu près le temps qu'il a fallu pour recouvrer ces coûts en France. Il s'agissait plus précisément du trajet Paris-Lyon.

[Texte]

[Traduction]

• 1745

**Mr. Chadwick:** Yes. Thank you.

**Mr. Atkinson:** Have you done any studies on say the best of all possible worlds—the equipment you want, the routes you want with the high-speed trains and so on, and tried to figure out what would be the amount of the subsidy per year that the federal government would have to provide in such an instance?

**Mr. Gow:** Bombardier has, and in fact they predict that a profit would be made—at least, on Montreal-Toronto. We have not looked at an ideal world situation for the whole corridor but as we mentioned, we have looked at the ideal situation for the transcontinental system and see that we can reduce the deficit significantly with the use of this equipment.

For the corridor itself, Bombardier apparently is optimistic enough that they might be able to raise the money on the private money markets, much in the way it was done in France for the Paris-Lyon line.

**Mr. Atkinson:** I am talking about looking at the entire system—the best of all possible worlds, the capital equipment you want, the high-speed trains and the corridor and so on. Do you have any idea what annual subsidy the federal government would have to provide?

**Mr. Gow:** This study here, *VIA Rail Canada—revu et corrigé*, and in an English version, somewhat longer, the counterplan, did produce some figures. David, would you like to comment on that? Do you have it with you?

**Mr. Jeanes:** Yes, this plan actually determined a mix of services that could be offered costing very close to the \$350 million a year in subsidy, and in fact the minister has now authorized the subsidy in the last year of operation of the VIA service. However, our counterplan here was not proposing the cuts in service that are being used with the hope of achieving that kind of subsidy level.

**The Chairman:** When was this prepared?

**Mr. Holloway:** This was prepared this summer.

**The Chairman:** Would you leave a copy with us?

**Mr. Holloway:** Yes, we have a number of copies.

**The Chairman:** You have figures and the routes, but do you have the dollar figures?

**Mr. Jeanes:** The figures were in an accompanying document to this, which we will also provide.

**M. Chadwick:** Bien. Je vous remercie.

**M. Atkinson:** Avez-vous examiné ce qui se passerait dans la situation idéale, c'est-à-dire si vous aviez tout le matériel voulu, les itinéraires désirés avec des trains à grande vitesse et ainsi de suite? Avez-vous essayé de déterminer à combien s'élèverait la subvention annuelle que le gouvernement fédéral devrait verser dans un tel cas?

**M. Gow:** Bombardier a fait une telle étude et prédit qu'on pourrait réaliser des bénéfices, du moins sur le parcours Montréal-Toronto. Nous n'avons pas examiné la possibilité d'une situation idéale pour tout le couloir, mais comme nous l'avons mentionné, nous avons examiné quelle serait la situation sur le réseau transcontinental dans des conditions idéales et nous en avons conclu que nous pourrions réduire considérablement le déficit en utilisant ce genre de matériel.

Pour ce qui est du corridor, *Bombardier* est apparemment suffisamment optimiste quant à la possibilité de réunir des capitaux sur les marchés privés, un peu comme on l'a fait en France pour le parcours Paris-Lyon.

**M. Atkinson:** Je veux parler de l'ensemble du réseau, d'une situation idéale où vous disposeriez de tout le matériel voulu, de trains à grande vitesse et des parcours nécessaires et ainsi de suite. Avez-vous une idée de la subvention annuelle que le gouvernement fédéral devrait verser?

**M. Gow:** Si vous regardez cette étude intitulée *VIA Rail Canada—revu et corrigé*, dans la version anglaise allongée, qui est un genre de contreproposition, nous avons des chiffres. Voudriez-vous faire des commentaires, David? Avez-vous le document?

**M. Jeanes:** Oui, ce plan décrit un mélange de services qui pourrait être assuré grâce à une subvention de près de 350 millions de dollars par année, et c'est en fait la subvention que le ministre a maintenant autorisée pour la dernière année d'exploitation du service de VIA. Toutefois, notre contreproposition ne préconise pas les réductions de services auxquels on a recourt actuellement en vue d'arriver à ce niveau de subvention.

**Le président:** Quand ce document a-t-il été préparé?

**M. Holloway:** Il a été préparé cet été.

**Le président:** Voudriez-vous nous en laisser un exemplaire?

**M. Holloway:** Certainement, nous en avons plusieurs.

**Le président:** Vous avez des chiffres et des parcours, mais vous n'avez pas de détails financiers?

**M. Jeanes:** Vous trouverez cela dans un document qui doit accompagner celui-ci et que nous allons vous donner également.



[Text]

**The Chairman:** That will be good.

**Mr. Angus:** Can we hire them, Mr. Chairman?

**Mr. Atkinson:** We will get a chance to see the report, but it was for the high speed and all the other routes in Canada? You have looked at the entire system and you have estimated that you would still be able to do that in the \$350-million subsidy we are talking about?

**Mr. Gow:** Affirmative.

**Mr. Jeanes:** Yes.

**Mr. Holloway:** Yes.

**Mr. Atkinson:** Raising capital on the private market?

**Mr. Holloway:** Yes, indeed.

**Mr. Atkinson:** So this would just be operating costs? You are not talking about pay-back or anything else in that subsidy?

**The Chairman:** This is an operating subsidy, I presume.

**Mr. Gow:** In the document we refer ourselves to basically the existing system, *revu et corrigé*, using government dollars for operating subsidies and then we would have to treat the corridor TGV stuff as a separate matter, to answer your question clearly.

In other words, this study, *VIA—A Better Way*, talks about using incremental improvements to the existing system to produce a lower subsidy but does not talk about going to the private money markets for capital investment. That, however, is found in this Bombardier study, for example.

**Mr. Jeanes:** If I could point out, the incremental approach has been used in almost every country of the world in the introduction of improved rail services. In France they only built the high-speed rail line half-way to Lyon before they started running trains on it. When they had completed the 400 kilometres to Lyon they continued operating well beyond Lyon to Geneva, to Marseilles, to Grenoble, to many other cities in the south of France.

In Japan the system started operating when it was only completed from Tokyo to Osaka and was then extended from the original 400 kilometres progressively out to 1,000 kilometres and then more beyond that—but done in stages; you do not build the entire system before you start operating it and benefiting from it.

In Britain the high-speed diesel trains that were originally introduced in 1976 only operated on a very few routes out of London. Now they operate on practically

[Translation]

**Le président:** C'est bien.

**M. Angus:** Pouvons-nous les engager, monsieur le président?

**M. Atkinson:** Nous aurons la possibilité de voir le rapport, mais j'aimerais savoir s'il y était question de trains à grande vitesse et de toutes les lignes au Canada? Vous avez examiné le réseau entier et vous avez déterminé que vous pourriez tout de même assurer ce service grâce à cette subvention de 350 millions de dollars dont nous parlons?

**M. Gow:** Certainement.

**M. Jeanes:** Oui.

**M. Holloway:** Oui.

**M. Atkinson:** En réunissant des capitaux sur les marchés privés?

**M. Holloway:** Oui, en effet.

**M. Atkinson:** Il s'agirait donc seulement de coûts d'exploitation? Quand vous parlez de cette subvention, il n'est pas question de recouvrement ou autres conditions?

**Le président:** Il s'agit d'une subvention d'exploitation, je suppose.

**M. Gow:** Dans le document, nous parlons essentiellement du réseau actuel, mais revu et corrigé, où l'on utilise les deniers publics comme subvention d'exploitation et la question du corridor pour TGV serait traitée complètement à part, pour répondre plus clairement à votre question.

Autrement dit, l'étude intitulée *VIA—revu et corrigé*, parle d'avoir recours à des améliorations graduelles du réseau actuel afin de pouvoir réduire la subvention, mais on n'y parle pas d'avoir recours au marché de capitaux privés pour obtenir des investissements. Il en est cependant question dans l'étude effectuée par Bombardier, par exemple.

**M. Jeanes:** Si vous le permettez, je tiens à signaler que dans presque tous les pays du monde on a utilisé l'approche graduelle pour améliorer les services de transport ferroviaires. En France, on a commencé à faire rouler les trains sur la nouvelle voie à grande vitesse alors qu'elle n'était construite que jusqu'à mi-chemin du trajet vers Lyon. Ensuite, dès que les 400 kilomètres de parcours jusqu'à Lyon ont été terminés, on les a utilisés, puis on a continué au-delà de Lyon jusqu'à Genève, Marseilles, Grenoble et bien d'autres villes dans le Sud de la France.

Au Japon, le nouveau réseau a commencé à fonctionner même s'il n'était terminé que de Tokyo à Osaka, puis on a prolongé la liaison graduellement au-delà des 400 premiers kilomètres, jusqu'à 1000 kilomètres, puis encore plus loin, mais on l'a fait par étapes; on n'attend pas d'avoir construit le réseau entier avant de commencer à l'utiliser et en profiter.

En Grande-Bretagne, les trains diésels à grande vitesse qui ont commencé à rouler en 1976, n'effectuaient d'abord que quelques liaisons à partir de Londres. De nos

[Texte]

every long-haul non-electrified route out of London and provide very extensive coverage.

We could do the same thing. We do not have to build a new line from Quebec City to Windsor before we could start getting some of the benefits of infrastructure improvements.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I just have one—

**The Chairman:** Well, Mr. Atkinson has the floor. I know; there are so many questions.

**Mr. Atkinson:** Yes, exactly.

**The Chairman:** Just while you are thinking there, everyone is talking about the corridor; that is where all the people are. Let us take the other side of the coin, which is also a problem with VIA at the moment, and/or government direction. What does your study do about the remote lines? Do you have them in the system at all, or are they carved off and hived off, as it has been suggested in some questioning? If it is government policy, then it should be a separate allocation of government funds and not come out of the VIA budget.

• 1750

**Mr. Gow:** That is correct. Your question, Mr. Chairman, is very apropos. This is a proposal in this document that VIA operate the remote trains as a national carrier, but that an identified separate budget be used to operate this as a social service rather than as an economic service.

**The Chairman:** Did you develop this plan after the announcement of the minister regarding the nine mandated lines for remote service? That was in the summer, was it not?

**Mr. Angus:** It was before the summer.

**Mr. Holloway:** This was developed in July, after the minister had—

**The Chairman:** You obviously developed it after the budget, which settled the reference levels. You also developed it after the minister out of the blue said there were going to be eight or nine remote lines.

**Mr. Holloway:** The way this came to us first, Mr. Chairman, was by a series of leaks in leading journals across the country. We were really moved to put it together when the five-year business plan was passed essentially by the board of directors at VIA and submitted to the transport minister. Everyone certainly was asking us what kinds of alternatives we were proposing? This was in the middle of the summer when the House was prorogued and most of you were home in your constituencies.

**Mr. Atkinson:** Mr. Chairman, probably the staff will see the financing of the TGV train, I assume. They say the

[Traduction]

jours, on les voit sur presque toutes les liaisons longues distances non-électrifiées à partir de Londres et le service est très complet.

Nous pourrions faire la même chose. Nous n'avons pas besoin de construire une nouvelle voie de Québec à Windsor avant de commencer à profiter d'une amélioration de l'infrastructure.

**M. Angus:** Monsieur le président, j'aurais encore une. . .

**Le président:** C'est M. Atkinson qui a la parole. Je sais qu'on a beaucoup de questions à poser.

**M. Atkinson:** Oui, en effet.

**Le président:** Pendant que vous réfléchissez, j'aimerais ajouter un mot. Tout le monde parle du fameux corridor, parce que c'est là que la population est concentrée. Pensons un instant au revers de la médaille, qui constitue un problème pour VIA et pour le gouvernement actuellement. Que dites-vous dans votre étude au sujet des liaisons avec les régions éloignées? Les incluez-vous dans le réseau ou les avez-vous simplement retranchées, comme on l'a suggéré dans certaines questions? Si elles relèvent d'une politique gouvernementale, le coût devrait être assuré par des crédits spéciaux au lieu de provenir du budget de VIA.

**M. Gow:** C'est exact. Votre question vient tout à fait à propos, monsieur le président. Dans ce document, on propose que VIA assure le service dans les régions éloignées à titre de transporteur national, mais en vertu d'un budget bien distinct puisqu'il s'agit d'un service social plutôt que d'un service économique.

**Le président:** Avez-vous préparé ce plan après l'annonce du ministre concernant les neuf liaisons obligatoires dans les régions éloignées? C'était pendant l'été, n'est-ce pas?

**M. Angus:** C'était avant l'été.

**M. Holloway:** C'était en juillet, après que le ministre eut. . .

**Le président:** Vous l'avez fait de toute évidence après le budget, qui fixait les nouvelles limites de financement. Vous avez élaboré ce plan après que le ministre eut dit de but en blanc qu'il y aurait huit ou neuf liaisons éloignées.

**M. Holloway:** Nous avons été informés, monsieur le président, par une série de fuites dans les principaux journaux du pays. Nous avons été vraiment poussés à préparer ce plan lorsque le conseil d'administration de VIA a adopté son plan quinquennal d'entreprise pour ensuite le présenter au ministre des Transports. Tout le monde nous demandait quel genre de solution de rechange nous proposions? C'était au milieu de l'été, pendant l'intersession, c'est-à-dire que la plupart d'entre vous étiez retournés dans vos circonscriptions.

**M. Atkinson:** Monsieur le président, je suppose que notre personnel va examiner la question du financement



[Text]

money was raised on the bond markets. If a prospectus was put out, I hope we will see those documents as well.

You say your idea is to go to a separate corporation for VIA Rail completely with the new act, giving it responsibilities, rights and so on. The railbeds now are owned by the other two rail companies and you have to negotiate with them. It is nice if you could have a corporation with its own railbed and you had the money for it, but you have this difficulty. You cannot predict what those negotiations are going to hold.

**Mr. Holloway:** Oh, I think we can significantly predict what they are going to hold. The two freight companies have been under such considerable pressure to come up with crew fee charges and trackage fee charges that are fair and that more reflect the market value. As little as five years ago, CN was getting roughly 60% of the entire VIA deficit. This was one of the things that was significant in the Senate report we contributed to earlier. Right now certainly there would have to be new working agreements made. I think in light of the considerable public pressure both freight lines in Canada have been the brunt of, the Canadian public would probably ensure the new contracts negotiated would more reflect the current market realities.

**Mr. Atkinson:** I assume you have also taken into account that if the track had to be improved, including the signalling and all the other things, there is a good possibility they are going to come to the passenger rail service VIA for those improvements or for a portion of those improvements because the rail service uses the lines they may no longer want.

**Mr. Holloway:** It is part of the capital cost expenditure.

**Mr. Atkinson:** Have you factored this in in your study?

**Mr. Holloway:** We have yet to—

**Mr. Atkinson:** I asked you and you said they did know.

**Mr. Holloway:** We have yet to establish how the contracts will settle themselves out. The first thing is for VIA Rail to get its own legislative mandate so that it has the power to do these things and the power to allow itself to fix a given rate in concert with the freight railways.

**Mr. Gow:** May I just add a point on this in response to your question? This study is basically looking at doing better with what we have, if we are to talk about capital investments beyond modest capital investments like possibly aligning a switch differently at Sudbury or something like that. If we are talking about substantial new capital costs, they are not in this study other than for equipment, for example.

[Translation]

du TGV. L'argent provenait d'émissions d'obligations, n'est-ce pas? Si l'on a préparé un prospectus, j'espère que nous le verrons également.

Vous dites qu'il faudrait faire de VIA Rail une société distincte avec une nouvelle loi qui déterminerait ses responsabilités, ses droits et ainsi de suite. Actuellement, les voies ferrées appartiennent aux deux autres compagnies de chemin de fer et il faut négocier avec elles. Ce serait bien mieux si nous avions une société qui était propriétaire de ses propres voies ferrées et qui avait l'argent nécessaire pour s'en servir, mais il y a une difficulté. On ne peut pas prédire l'issue des négociations.

**M. Holloway:** Je pense que nous pouvons assez bien en prédire l'issue. On a vraiment pressé les deux compagnies de transport ferroviaire de marchandises de fixer pour les équipages et l'utilisation des voies un tarif plus juste et plus conforme à la valeur marchande. Il y a tout juste cinq ans, le CN recevait environ 60 p. 100 de la valeur de tout le déficit de VIA. C'était l'un des éléments importants que signalait le rapport du Sénat auquel nous avons contribué. Il faudrait certainement conclure de nouvelles ententes dorénavant. Étant donné les pressions publiques considérables dont les deux compagnies de transport ferroviaire de marchandises du Canada ont fait l'objet, on s'assurerait probablement que les nouveaux contrats seraient négociés en tenant davantage compte de la valeur du marché.

**M. Atkinson:** Je suppose que vous avez tenu également compte du fait que s'il faut améliorer les voies, de même que les mécanismes de signalisation et d'autres éléments, il est tout à fait possible que ces compagnies fassent payer ces améliorations ou une partie de ces améliorations au service-voyageurs de VIA, parce que ce service utiliserait peut-être des voies dont ces deux compagnies ne veulent plus.

**M. Holloway:** Cela fait partie des dépenses en immobilisation.

**M. Atkinson:** En avez-vous tenu compte dans votre étude?

**M. Holloway:** Nous n'avez pas encore. . .

**M. Atkinson:** Je vous l'ai demandé et vous avez dit que vous saviez.

**M. Holloway:** Nous n'avons pas encore déterminé comment les contrats seront réglés. Il faut tout d'abord que VIA Rail obtienne son propre mandat législatif afin d'avoir le pouvoir d'agir ainsi et de fixer un taux donné en accord avec les transporteurs de marchandises.

**M. Gow:** Puis-je ajouter un mot en réponse à votre question? Cette étude examine principalement comment on pourrait mieux réussir avec les éléments dont on dispose, et dans ce cas, nous parlons seulement d'investissements modestes comme un alignement différent de l'aiguillage à Sudbury ou autre chose du genre. Si vous voulez parler de nouveaux coûts d'immobilisation considérables, nous n'en parlons pas dans cette étude, sauf dans le cas du matériel.

[Texte]

[Traduction]

• 1755

What is in this study is basically equipment and operating costs. Capital infrastructure costs would be another matter, addressed separately by other interveners, such as the Canadian Guided Ground Transport Institute, VIA, the Science Council of Canada. All those figures on different options of, say, infrastructure investment are available from the Canadian Guided Ground Transport Institute at Queen's. That type of rather more spectacular capital investment is not included in this study. This is basically operating and equipment.

**The Chairman:** You are in the same position as the minister, then, or Mr. Lawless yesterday, if I remember correctly. If you were there, you may remember better than I. That item is not included in the reduced service for government involvement in further capital infrastructure, if I remember correctly. He talked about a plan that in effect... this takes us down the road for four years or five years, and everything that will happen after that is very vague. So I think you are in the same position.

**Mr. Jeanes:** To come back to this business of how the TVG was financed—

**The Chairman:** No, do not get on the TVG.

**Mr. Jeanes:** The thing is, it does require government backing.

**The Chairman:** Of course, everything does.

**Mr. Jeanes:** The CBC television program *Venture*, which did a program on that, said in France they use government-backed funds.

**The Chairman:** Is my memory correct from yesterday that Lawless...? We had a heavy day yesterday. Your plan, which does not, in answer to Mr. Atkinson's question, at the outset outline the necessity of capital infrastructure... that is the same position as the minister's statement and Mr. Lawless is for running the railroads for the next four years under that mythical five-year plan, which we all know changes every year, depending on the budgets.

**Mr. Jeanes:** The difference is that new rolling stock would be involved in ours.

**The Chairman:** Oh, there is.

**Mr. Jeanes:** Yes. And in addition to that you would be stimulating passenger ridership and therefore reducing the subsidy per passenger and the fixed cost per passenger, rather than going down to this highly uneconomic operation, with too few people for the fixed costs of the system.

**Mr. Atkinson:** In the figure you gave me, a \$350 million-a-year subsidy, you took into account the labour

Dans cette étude, nous parlons principalement du coût du matériel et des frais d'exploitation. L'infrastructure est une tout autre question dont se préoccupe d'autres groupes, comme le soulignait le *Canadian Guided Ground Transport Institute*, Via, et le Conseil des sciences du Canada. Vous pouvez obtenir tous les chiffres concernant l'investissement dans l'infrastructure dans le contexte des diverses options, notamment, du *Canadian guided Ground Transport Institute* à l'Université Queen. Nous ne mentionnons pas dans notre étude ce genre d'investissement plus spectaculaire. Nous parlons principalement de coûts d'exploitation et de matériel.

**Le président:** Vous êtes donc dans la même position que le ministre, ou peut-être dans la même que M. Lawless hier, si je me souviens bien. Vous vous en souvenez probablement mieux que moi si vous étiez ici. Sauf erreur, il n'a pas parlé de nouveaux investissements gouvernementaux dans l'infrastructure quand il a été question de la réduction du service. Il a fait allusion à un plan qui... nous amène à quatre ou cinq ans d'ici, mais tout ce qui se passera par la suite est très vague. Je pense donc que vous êtes dans la même position.

**M. Jeanes:** Pour en revenir à la question du financement du TGV...

**Le président:** Non, ne commencez pas à parler du TGV.

**M. Jeanes:** Le fait est qu'il nécessite l'appui financier du gouvernement.

**Le président:** Bien sûr, c'est le cas pour tout.

**M. Jeanes:** À l'émission *Venture* à la télévision anglaise de Radio-Canada, on a dit qu'en France on avait utilisé des fonds garantis par le gouvernement.

**Le président:** Si je me souviens bien, hier M. Lawless...? Nous avons eu une journée très dure hier. Comme vous l'avez dit en réponse à une question de M. Atkinson, votre plan ne mentionne pas qu'il faudra investir dans l'infrastructure... c'est justement la position du ministre et de M. Lawless à propos de l'exploitation des chemins de fer pendant les quatre prochaines années, dans le cadre de leur plan quinquennal théorique, puisque nous savons tous qu'il change chaque année en fonction du budget.

**M. Jeanes:** Il y a cependant une différence, parce que notre plan tient compte de l'achat de nouveau matériel roulant.

**Le président:** Oui?

**M. Jeanes:** Oui. En outre, nous proposons d'augmenter le nombre de voyageurs, ce qui réduirait la subvention et les coûts fixes par voyageur, au lieu d'adopter ce plan si peu économique dont le résultat sera une diminution du nombre de voyageurs tandis que les coûts du réseau se maintiendront.

**M. Atkinson:** La subvention de 350 millions de dollars par année dont vous m'avez parlé tient compte de



[Text]

component. You say in your brief here you would have to open negotiations with the unions to explore opportunities to reduce VIA's labour component. Obviously you took that into account in arriving at your \$350 million figure.

**Mr. Jeanes:** Yes, just as Mr. Lawless has taken it into account. But Mr. Lawless's plan is to take that into account in conjunction with a drastically cut system. We believe that could be taken into account with a retained and expanded system and the benefit would have a multiplier factor. The same points as have been presented by others in referring to the Amtrak experience, which I am sure you will hear about, where the level of manning of trains has been drastically reduced, the TGVs in France, which are operated by one driver over very great distances at very high speeds—

**The Chairman:** We were very nervous.

**Mr. Gow:** Have no fear. No one has ever been hurt on a TGV.

**Mr. Holloway:** I also want to mention that the other thing we have taken into consideration in coming up with this is the significant cuts we think are needed in middle and upper management at VIA Rail. At the moment the portion that is represented by the sector is up over 20% of the total work force, in comparison with 700 middle- and upper-management employees at Amtrak's Washington headquarters in a work force of over 23,000, which represents roughly 4% of the total work force in middle and upper management, compared with the drastically "overburdened and overworked" middle and upper management here.

**Mr. Atkinson:** Have you had chance to look at that reduction as a result of this announcement?

**Mr. Holloway:** As a result of this announcement the reduction came only after significant pressure by various people connected with the industry, including Transport 2000. We were one of the prime movers for that.

**Mr. Atkinson:** I appreciate that. What I am asking is what your opinion on it is. Is it down to the level we are talking about?

**Mr. Holloway:** We certainly think it is approaching that level, with these cuts.

• 1800

**Mr. Atkinson:** So the expanded system, in your opinion, with this management structure in place, could be run with the management structure as a result of these cuts?

**Mr. Jamieson:** There is still lots of room for further movement on the management side. I do not want to run the risk of testifying on behalf of Amtrak, because you are going to have those witnesses there, but the evidence that they and the representatives of the Federal Railroad Administration in the U.S. have given is that the

[Translation]

l'élément main-d'œuvre. Vous dites dans votre mémoire qu'il faudrait amorcer des négociations avec les syndicats afin d'examiner les possibilités de réduire les effectifs de Via. Vous en avez bien sûr tenu compte pour calculer ce chiffre de 350 millions de dollars.

**M. Jeanes:** Oui, tout comme M. Lawless en a tenu compte. Toutefois, le plan de M. Lawless inclus comme facteur une diminution radicale du réseau. Nous pensons qu'on pourrait en tenir compte tout en maintenant et même en prolongeant le réseau, car les avantages n'en seraient que plus grands. Comme bien d'autres groupes, nous faisons la comparaison avec l'expérience d'Amtrak, dont vous allez certainement entendre parler, car on y a réduit considérablement les équipages, tout comme les TGV en France sont conduits par un seul chauffeur sur de très grandes distances à de très grandes vitesses. . .

**Le président:** Nous étions très nerveux.

**M. Gow:** N'ayez aucune crainte, personne n'a encore été blessé sur un TGV.

**M. Holloway:** Je tiens également à mentionner un autre élément dont nous avons tenu compte dans notre calcul; il s'agit de réductions importantes que nous jugeons nécessaires au niveau des cadres intermédiaires et supérieurs à Via Rail. À l'heure actuelle, ce groupe représente plus de 20 p. 100 de la main-d'œuvre totale de Via, tandis qu'au siège social d'Amtrak à Washington il n'y a que 700 cadres intermédiaires et supérieurs par rapport à une main-d'œuvre totale de plus de 23,000, ce qui signifie que les cadres ne représentent que 4 p. 100 de la main-d'œuvre totale. Comparez cela à nos cadres qui ici sont apparemment tellement «accablés de travail et surmenés».

**M. Atkinson:** Avez-vous eu la possibilité d'examiner les réductions annoncées du ministre?

**M. Holloway:** Les réductions ne sont survenues qu'après bien des pressions exercées par divers groupes comme Transport 2000. Nous étions parmi les principaux partisans de cette mesure.

**M. Atkinson:** Je comprends cela. Je vous demande cependant quelle est votre opinion à propos de ce qui a été fait. Les réductions atteignent-elles le niveau dont nous parlons?

**M. Holloway:** Nous pensons certainement qu'elle n'en sont pas très loin.

**M. Atkinson:** A votre avis, le réseau étendu pourrait-il être administré par les cadres qui resteront après ces réductions?

**M. Jamieson:** On peut encore réduire bien davantage le nombre des cadres. Je ne veux pas risquer de témoigner à la place des représentants d'Amtrak, car ils viendront certainement, mais ils disent, tout comme les représentants de la *Federal Railroad Administration* aux États-Unis que la réduction considérable des coûts

[Texte]

substantial reduction in costs at Amtrak in less than 10 years... There are a variety of components, but one significant one was—and this was not coincidental—that there was a very severe restructuring at Amtrak a decade ago that resulted in a vast down-sizing of management there.

Of course the key is that the people who replaced the people who were left and the people who came in and took over Amtrak at that time were professional railroad managers who were given the autonomy and the opportunity to do their job without interference and with a very clear mandate having been given by the administration.

**Mr. Atkinson:** I assume that your calculations and your studies also take into account severance pay for these individuals and so on in the \$350 million subsidy you quoted me.

**Mr. Jamieson:** I think that is an important point.

**Mr. Gow:** That is an important point. What our study concludes overall is that in fact employment levels would not change that much, but there might be a redistribution of employment. For example, where it takes fewer people to run a remote service using a railbus, that will be a few jobs lost. Balance that off, on the other hand, against the large number of jobs created in running more and faster trains.

The experience of the Florida Eastcoast Railway was that when they reduced to two-man crews from five-man crews they were able to increase the number of trains. Overall employment on the FEC rose significantly in the five years following the cuts to staff, to individual operations, because the total operation became more economic and they could offer more frequent service to the customer. We believe the same type of principle is evident on British rail and French rail, where one or two men operate long high-speed trains.

**Mr. Jeanes:** And on the airlines.

**Mr. Gow:** And on the airlines. This is the type of redistribution of employment. If I can speak for I think an absent friend. A labour official I know who works with a large and important VIA Rail union said to me: I am waiting for their call; I just wish they would call, we are ready to talk and negotiate service adjustments, but we cannot talk with someone who does not want to talk to us.

**The Chairman:** I see one of the other very interesting labour men in the room going through conniptions.

[Traduction]

d'Amtrak en moins de 10 ans... Cette réduction portait sur une variété d'éléments, mais l'un des facteurs importants, et ce n'est pas un hasard, était la sérieuse restructuration effectuée il y a une dizaine d'années chez Amtrak, quand on a réduit considérablement les effectifs du personnel cadre.

Il y avait un élément clé: les employés qui sont restés et les nouveaux qui ont pris la direction d'Amtrak étaient des gestionnaires professionnels du chemin de fer à qui l'on a donné de l'autonomie et la possibilité de faire leur travail sans interférence, car le gouvernement leur avait donné un mandat très clair.

**M. Atkinson:** Je suppose que dans votre étude, les calculs que vous avez effectués pour en arriver à la subvention de 350 millions de dollars dont vous m'avez parlé, tiennent également compte du versement des indemnités de fin de service aux employés mis à pied.

**M. Jamieson:** Je pense que c'est un point important.

**M. Gow:** En effet, c'est un point important. En fait, nous concluons dans notre étude que les niveaux d'emploi ne changeraient tellement, mais qu'il pourrait y avoir une redistribution des emplois. Par exemple, s'il faut moins de personnel pour assurer un service dans une région éloignée en utilisant un autobus, quelques emplois y disparaîtront. Cette perte d'emplois sera par contre compensée par le grand nombre d'emplois qui seront créés à d'autres endroits où rouleront des trains nombreux et plus rapides.

Quand la compagnie de chemin de fer de la côte est de la Floride a réduit ses équipages de cinq à deux, elle a pu augmenter le nombre de trains. Le nombre total d'emplois dans cette compagnie a donc augmenté considérablement dans les cinq années qui ont suivi les réductions de personnel dans certains services, parce que l'ensemble des services est devenu plus économique et qu'on a pu offrir aux clients des trains plus fréquents. Les compagnies de chemin de fer britanniques et françaises ont appliqué le même genre de principe, d'après nous, utilisant un ou deux hommes pour conduire de longs trains à grande vitesse.

**M. Jeanes:** Et c'est la même chose pour les compagnies aériennes.

**M. Gow:** Oui, en effet. Voilà le genre de redistribution des emplois qui s'impose. Si vous le permettez, j'aimerais parler au nom d'un ami absent. Je connais un dirigeant syndical à l'emploi d'un syndicat important de Via Rail et il m'a dit qu'il attendait avec impatience qu'un représentant de la compagnie l'appelle, parce que le syndicat est prêt à négocier des changements dans le service, mais il est impossible de discuter avec quelqu'un qui ne veut pas de dialogue.

**Le président:** Je vois un autre représentant syndical très intéressant dans la salle et il semble pris d'une crise de colère.



[Text]

**Mr. Gow:** Well, he may not be here today, as I said. The gentleman is still waiting for the call.

**Mr. Atkinson:** Are you saying that the labour force stays the same and yet the labour component cost goes down?

**Mr. Gow:** It can. If you are offering more service with fewer people per service then you can still maintain an adequate level of employment. The experience of the Florida Eastcoast Railway was that by cutting train crew sizes, in the longer term they generated extra traffic because they were able to operate a frequent, shorter train service that was more attractive to the customer and so they had to go out and hire more people to operate this new attractive service.

**Mr. Angus:** Just one more point. In talking about capitalization and—

**The Chairman:** Look, let us read the report.

**Mr. Angus:** This is separate from the report, and it is more for the information of my colleagues across the table. The government did have the opportunity, when Transconsortium, which was Bombardier and UTDC, were told no, your car is too expensive, we will not buy it. Transconsortium turned around, went to the private market, secured financing, and came back to the government and said we will build the cars, we will finance the cars—these are the double-deckers—and all you have to agree to do is to lease it from us out of your operating budget for a period. . . I think it was about 20 years. The government said no.

We have to recognize that the process has been looked at.

**The Chairman:** Mr. Angus, I thank you for putting that bit of narrative history into the pot at this time.

**Mr. Angus:** We did not disagree with that. We were ready to go along with it.

**The Chairman:** I do not know if the definitive story about VIA has been written. Perhaps if it is going to go down the drain or whatever, or be saved, then it should be written. But with the decisions that have been made until today about VIA, I still say that it was stillborn because of purchasing the old equipment, and you have added the \$300 million to refurbish it. I say that passenger service started to go down in this country when I was a little boy. I came into Ottawa for the first time in the Union Station. Then you move it outside, have to take a taxi, and you lose that convenience of going right to the heart of the city. To me, that is when passenger service. . . I do not know what the facts and figures show.

[Translation]

**M. Gow:** Celui dont je parle n'est probablement pas ici aujourd'hui, comme je l'ai dit. Il attend toujours d'être appelé.

**M. Atkinson:** Vous dites que la main-d'oeuvre se maintiendra et pourtant le coût de l'élément main-d'oeuvre diminuera?

**M. Gow:** C'est possible. Si l'on peut offrir plus de services en utilisant moins d'employés par service, on peut alors maintenir un bon niveau d'emploi. Comme je l'ai dit, le *Florida Eastcoast Railway* a réduit la taille de ses équipages, ce qui a entraîné à long terme une augmentation de la circulation ferroviaire, car on a pu assurer un service plus fréquent avec des trains plus courts, ce qui plaisait bien plus aux clients, de sorte que la compagnie a pu engager plus d'employés pour assurer ce nouveau service populaire.

**M. Angus:** J'aurais encore une autre question. Vous parlez de capitalisation et. . .

**Le président:** Nous devrions lire le rapport.

**M. Angus:** Cela n'est pas dans le rapport; je pose la question surtout pour la gouverne de mes collègues de l'autre côté de la table. Le gouvernement a raté une occasion, lorsqu'il a refusé d'acheter la voiture proposée par Transconsortium, formé de Bombardier et d'UTDC, disant qu'elle était trop coûteuse. Transconsortium s'est adressé au marché privé pour obtenir le financement nécessaire, puis cette société est revenue proposer au gouvernement de construire ces voitures à deux étages en les finançant elle-même, à condition que le gouvernement accepte de les louer pendant un certain temps en puisant dans le budget d'exploitation. . . Je pense qu'il était question de 20 ans. Le gouvernement a refusé.

Il faut reconnaître que l'idée a été examinée.

**Le président:** Monsieur Angus, je vous remercie de nous avoir fait ce bref historique à ce moment-ci.

**M. Angus:** Nous n'y étions pas opposé, nous étions prêts à accepter l'idée.

**Le président:** J'ignore si la version définitive de l'histoire de Via est déjà écrite. Que la société disparaisse ou qu'on la sauve, il faudrait écrire son histoire. Cependant, étant donné les décisions qui ont été prises jusqu'à aujourd'hui à propos de Via, je continue de dire que cette société était mort-née, parce qu'on lui a acheté du vieux matériel et qu'on lui a donné en plus 300 millions de dollars pour le remettre en état. Je dis le que service-voyageurs a commencé à se détériorer au Canada quand j'étais enfant. La première fois que je suis venu à Ottawa, je suis arrivé à la gare Union. Par la suite, on a déplacé la gare vers l'extérieur, nous obligeant à prendre un taxi, car nous avions perdu cette commodité d'arriver au coeur même de la ville. Selon moi, c'est alors que le service-voyageurs. . .

[Texte]

[Traduction]

• 1805

Anyway, I want to thank you for coming. Before you go, I think Amtrak will perhaps give us more—we get snowed with statistics—evidence on it. However, just from your perspective, from working with rail passenger service—and you have heard the minister through the questions in the House and perhaps in his press conference. He has said that in effect what he is trying to do—and it is the history of Amtrak—is rationalize the service, i.e., slice the services by 50% and basically keep the corridor and some of these other things on a transcontinental of varied frequency. Certainly it was clear to me yesterday from Mr. Lawless, in terms of his preoccupation through government direction about the mandated line and trying to keep a transcontinental service of some sort, this really affected decisions in the region and the corridor.

Apart from that, in terms of Amtrak and its rationalization of its lines in the heartland of the United States, basically along the corridor, Mr. Angus asked something about narrative history and you came into it in one of your answers. Amtrak still runs a transcontinental service. Is it once a week or five times a week or...?

**Mr. Gow:** Daily.

**An hon. member:** How many times a day?

**Mr. Gow:** There are four routes.

**The Chairman:** I guess we will get the figures of how much their load is up and down the corridor. They have their corridor, but they still run across the country too.

**Mr. Jamieson:** May I just add, Mr. Chairman, it is relevant that Amtrak does of course do that. They are recovering this year 72% on the system and the per capita rail ridership in the U.S. is three times less than what it is in Canada. So per capita rail ridership in Canada is still three times what it is in the U.S., yet that system is recovering—

**The Chairman:** Do they have regional services too?

**Mr. Jamieson:** Limited regional services.

**The Chairman:** There are so many other questions, but I want to thank you very much on behalf of the committee. We had in effect the two sides of the argument. I must say your brief is full of a lot of evidence and the verbal evidence to supplement it really was most interesting, to say the least. I had better not say too much more.

This committee stands adjourned.

Je ne connais pas tous les faits et tous les chiffres. De toute manière, je vous remercie d'être venus. Je pense que les représentants d'Amtrak vont venir nous donner plus de renseignements à ce propos. Nous sommes inondés de statistiques. Cependant, d'après votre expérience du service-voyageurs... Vous avez entendu le ministre répondre aux questions en Chambre et vous avez peut-être vu sa conférence de presse. Il a dit qu'il essaie de rationaliser le service, et c'est ce qu'a fait Amtrak; cela veut dire réduire les services de 50 p. cent et maintenir le corridor, tout en assurant un service continental moins fréquent. J'ai certainement compris hier, quand M. Lawless parlait de ce que le gouvernement attendait de lui à propos de la liaison obligatoire et du maintien d'un certain service transcontinental, que les décisions concernant les régions et le corridor s'en sont trouvées affectées.

Quoi qu'il en soit, en ce qui concerne Amtrak et sa rationalisation des liaisons dans le coeur des États-Unis, essentiellement le long du corridor, M. Angus vous a demandé de raconter ce qui s'était passé et vous l'avez fait dans l'une de vos réponses. Amtrak assure toujours un service transcontinental. Est-ce une fois ou cinq fois par semaine ou...?

**M. Gow:** C'est un service quotidien.

**Une voix:** Combien de fois par jour?

**M. Gow:** Il y a quatre liaisons.

**Le président:** Je suppose qu'on nous donnera les chiffres concernant la fréquence d'utilisation le long du corridor. La compagnie assure donc un service dans un corridor, tout en assurant encore un service à travers tout le pays.

**M. Jamieson:** Si vous le permettez, monsieur le président, j'ajouterai qu'il est significatif qu'Amtrak le fasse. La compagnie recouvre cette année 60 p. cent de ses coûts alors que le taux d'utilisation des trains aux États-Unis est trois fois moins élevé qu'au Canada, si l'on tient compte de la population. Le taux d'utilisation du chemin de fer au Canada est donc trois fois plus élevé que celui des États-Unis, et pourtant le réseau ne recouvre... .

**Le président:** La compagnie assure-t-elle également des services régionaux?

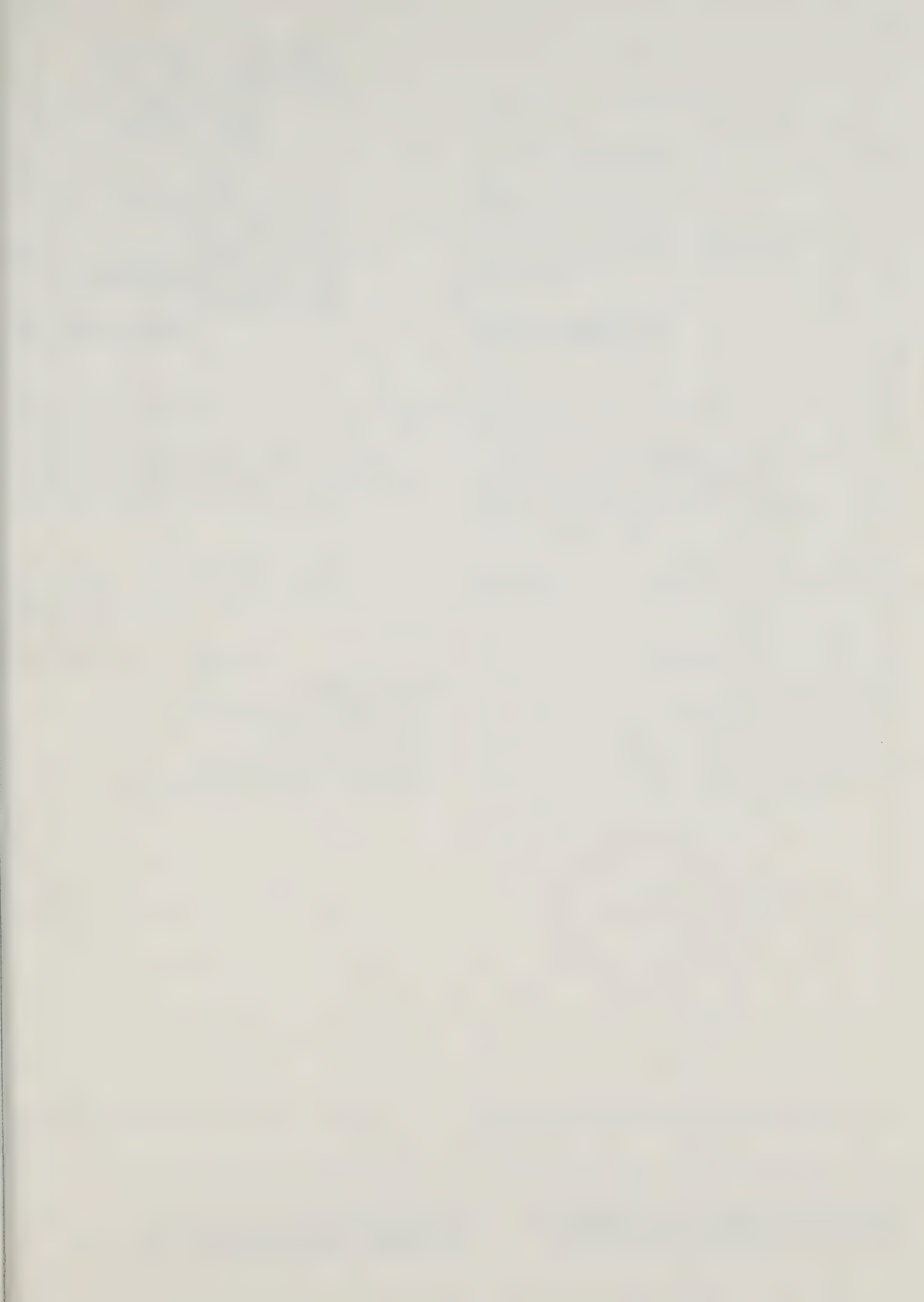
**M. Jamieson:** Des services régionaux limités.

**Le président:** Nous aurions bien d'autres questions à poser, mais je tiens à vous remercier sincèrement au nom des membres du Comité. Nous avons en réalité entendu les arguments négatifs et positifs. Je dois dire que votre mémoire contient beaucoup d'information que vous avez bien su compléter par vos réponses très intéressantes, pour dire le moins. Il est préférable que je n'ajoute plus rien.

La séance est levée.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From Transport 2000:*

Chris Holloway, Director;  
David Jeanes, Treasurer;  
Harry Gow, Vice-President East;  
Roy Jamieson, Policy Coordinator.

#### TÉMOINS

*De Transport 2000:*

Chris Holloway, directeur;  
David Jeanes, trésorier;  
Harry Gow, vice-président (Est);  
Roy Jamieson, Politiques et programmation.

Library  
142-1234

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 21

Thursday, October 19, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 21

Le jeudi 19 octobre 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

### RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), public hearings on VIA Rail and the future of railway passenger service

### CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article 108(2) du Règlement, audiences publiques concernant VIA Rail et l'avenir du transport ferroviaire des passagers

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, OCTOBER 19, 1989  
(25)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Patrick Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin.

*Acting Members present:* Robert Corbett and Dave Worthy for Arnold Malone, Joe Fontana and David Walker for Maurice Dionne, Girve Fretz for Pierrette Venne, Len Gustafson for Ken Atkinson.

*Other Members present:* Ross Belsher, Coline Campbell, Howard Crosby, Shirley Maheu.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Federation of Canadian Municipalities:* Mayor George Ferguson, District of Abbotsford, B.C., President, Federation of Canadian Municipalities; Mayor Hazel McCallion, City of Mississauga, Ontario, Chairman, FCM Standing Committee on National Transportation. *From the Save Via Rail Committee:* Mayor Elsie Wayne, Saint John, N.B.; Hon. Michael McKee, Minister of Labour, New Brunswick; Mayor Manning MacDonald, Sydney, Nova Scotia, Chairman, Cape Breton Joint Expenditure Board; Prof. Roy George, Dalhousie University. *From l'Union des municipalités du Québec:* Jean Louis Desrosiers, Vice-President and Mayor of the City of Mont-Joli; Pierre Prévost, Policy Analyst. *From the Government of Nova Scotia:* Hon. Guy J. LeBlanc, Minister of Community Services and Acting Minister of Transportation and Communications; Don MacDougall, Director of Policy, Department of Transportation and Communications.

The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (*See Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The witnesses made statements and answered questions.

Brian Tobin, seconded by Iain Angus, moved—That the Committee seek the permission of the House to travel across Canada to hold public hearings on VIA Rail.

After debate, the question being put on the motion, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 6; Nays: 7.

At 11:50 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 12:00 o'clock p.m., the sitting resumed.

The witnesses continued to make statements and answer questions.

**PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 19 OCTOBRE 1989  
(25)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Commuzzi, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Patrick Nowlan, Denis Pronovost, Brian Tobin.

*Membres suppléants présents:* Robert Corbett et Dave Worthy remplace Arnold Malone; Joe Fontana et David Walker remplace Maurice Dionne; Girve Fretz remplace Pierrette Venne; Len Gustafson remplace Ken Atkinson.

*Autres députés présents:* Ross Belsher, Coline Campbell, Howard Crosby, Shirley Maheu.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De la Fédération canadienne des municipalités:* George Ferguson, président et maire, District D'Abbotsford (C.-B.); Hazel McCallion, maire de Mississauga (Ont.), présidente du Comité permanent de la FCM sur les transports nationaux. *Du Comité de sauvetage de Via Rail:* Elsie Wayne, maire de Saint-Jean (N.-B.); l'hon. Michael McKee, ministre du Travail, Nouveau-Brunswick; Manning MacDonald, maire de Sydney (N.-E.), président de Cape Breton Joint Expenditure Board; Pr Roy George, Université Dalhousie. *De l'Union des municipalités du Québec:* Jean-Louis Desrosiers, vice-président et maire de Mont-Joli (Qc); Pierre Prévost, analyste de politiques. *Du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse:* L'hon. Guy J. LeBlanc, ministre des services communautaires et ministre par intérim des Transports et des Communications; Don MacDougall, directeur des politiques, ministère des Transports et des Communications.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur VIA Rail et sur l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule no 18.*)

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

Brian Tobin, appuyé de Iain Angus, propose,—Que le Comité demande la permission à la Chambre de tenir des audiences publiques sur Via Rail dans l'ensemble du Canada.

Après débat, la motion, mise aux voix à main levée, est rejetée par 7 voix contre 6.

A 11 h 50, la séance est suspendue.

A 12 heures, la séance reprend.

L'interrogation des témoins se poursuit.



At 1:38 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 13 h 38, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Marc Bosc  
*Clerk of the Committee*

*Le greffier du Comité*  
Marc Bosc

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, October 19, 1989

• 0930

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence under our rules. We have many witnesses this morning and a very heavy agenda. I would like to welcome the first witness, the umbrella group of the executive of the Federation of Canadian Municipalities. Appearing are Mayor George Ferguson, Her Worship Hazel McCallion, and Mayor Elsie Wayne.

I know you have different presentations and briefs to make, and in view of the number of witnesses we have today I am hoping members themselves will co-operate and we can move along. Obviously it is going to be more than half an hour a witness, but I can certainly tell you that within an hour is the maximum for witnesses if we even hope to get in this morning the witnesses we have before us. We will start out, anyway, with the federation.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Are there three witnesses today or four?

**The Chairman:** We have four groups. They will introduce themselves.

The Chair is going to exercise itself today so that we can get through these witnesses in a proper way and have a fair time for them to make their presentation and time for members to put the questions to them on the minister's statement so that the different points of view can be explored. We all know that no one wants to lose a train service, but hopefully members will be asking the witnesses points that in effect show that perhaps in their opinion the minister has made a wrong decision. And there will be other members who will perhaps be saying it was the only decision the minister could make.

I really want to focus on the minister's decision, because we were through it in part when you were here before in an informal way about the necessity to keep the trains. I will say no more at the moment and welcome you and let you start, Mayor Ferguson.

**His Worship Mayor George Ferguson (President, Federation of Canadian Municipalities):** Thank you, Mr. Chairman. I think what we will do, sir, is introduce the people who are here with the different delegations from the municipal world. I am here as the president of the Federation of Canadian Municipalities, and of course with me I have Mayor Hazel McCallion, chairman of our committee on transportation, and she will be making our presentation. We also have with us from the municipal

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 19 octobre 1989

**Le président:** Je vois que nous avons le quorum nécessaire pour entendre des témoins. Nous avons beaucoup de témoins à entendre ce matin et un programme très chargé. Je tiens à souhaiter la bienvenue au premier groupe de témoins, les membres du bureau de la Fédération canadienne des municipalités, M. le maire George Ferguson, M<sup>me</sup> le maire Hazel McCallion et M<sup>me</sup> le maire Elsie Wayne.

Je sais que vous avez plusieurs exposés à nous présenter, et compte tenu du nombre de témoins que nous accueillons aujourd'hui, j'espère pouvoir compter sur la coopération des membres du comité pour que nous puissions avancer assez rapidement. De toute évidence, il nous faudra plus d'une demi-heure par témoin, et je puis vous dire que nous ne pourrions accorder plus d'une heure à chaque groupe si nous voulons entendre tous les témoins qui doivent comparaître ce matin. Nous allons donc commencer par la fédération.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Y a-t-il trois ou quatre groupes aujourd'hui?

**Le président:** Nous avons quatre groupes. Ils feront les présentations eux-mêmes.

La présidence exercera ses prérogatives aujourd'hui pour que nous puissions donner à ces témoins l'audition qu'ils méritent et leur accorder un temps raisonnable pour nous faire leur exposé et répondre aux questions que leur poseront les membres sur la déclaration du ministre, afin que nous puissions examiner les différents points de vue. Bien sûr, personne n'est pour la perte d'un service ferroviaire, mais j'espère que les membres du comité sauront poser aux témoins des questions qui leur permettront de montrer peut-être qu'à leur avis le ministre a pris une mauvaise décision. D'autres membres affirmeront sans doute que le ministre ne pouvait pas faire autrement.

Je veux que nous nous attachions à la décision du ministre, puisque nous en avons déjà parlé quand vous êtes venus devant nous pour discuter de façon officielle de la nécessité de maintenir les services ferroviaires. Je m'arrête là pour l'instant. Je vous souhaite la bienvenue et je vous invite à prendre la parole, monsieur le maire Ferguson.

**Son honneur le maire George Ferguson (président, Fédération canadienne des municipalités):** Merci, monsieur le président. Nous allons commencer par vous présenter les membres des différentes délégations municipales qui sont ici. Je suis moi-même ici en tant que président de la Fédération canadienne des municipalités, et je suis accompagné de M<sup>me</sup> le maire Hazel McCallion, présidente de notre Comité des transports, qui vous fera un exposé. Sont également présents aujourd'hui les



*[Text]*

world the Union of Municipalities of Quebec, led by Mr. Jean Desrosiers. We also have Mayor Elsie Wayne from the Save the VIA Rail Committee, as well as Karen George, Mayor of Brantford. These are people from the municipal world and really from the grassroots of this country.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** Mr. Chairman, of course you would want me to say, being from the same province as yourself, that we also have Mayor MacDonald from Sydney here.

**The Chairman:** Of course, Mr. Tobin, but he is coming up a little later.

**Mr. Tobin:** I could not resist.

**Mayor Ferguson:** We recognize that, but we want the people from those regions to introduce their people, Mayor Wayne and those people. I think it is better we do it that way.

**Mr. Tobin:** Sorry if I jumped the gun, George.

**Mayor Ferguson:** I want to make sure you understand that the Federation of Canadian Municipalities represents something in the neighborhood of 550 local governments from all provinces and territories in Canada. The combined population of these members represents 70% of Canada's total. In addition, all major provincial and territorial municipal associations are members. Almost all municipalities served by VIA Rail are FCM members.

• 0935

I want you to remember that is very important to the people who live in this area. We represent, I want to impress upon you, the grassroots of this country.

We are the people who have to deal with the problems at the municipal level. What you do at the national level has a major impact on the grassroots and local municipalities in Canada.

Transportation issues of all kinds are of concern to Canada's local governments. This morning we have a group of people representing the FCM, coming from different regions, able to talk about the problems in their regions.

We had the opportunity to meet with the minister, right after our national convention. Mr. Bouchard made it very clear he was acting on instructions from Mr. Wilson to cut the subsidy to VIA Rail.

He made it very clear to us that he was on a course and that his instructions were very clear. He was prepared to do it by Order in Council and to carry on like the

*[Translation]*

membres de la délégation de l'Union des municipalités du Québec, dirigée par M. Jean Desrosiers, ainsi que M<sup>me</sup> le maire Elsie Wayne, du Comité pour la sauvegarde de VIA Rail, et M<sup>me</sup> le maire de Brantford, Karen George. Ces personnes sont du milieu municipal et représentent réellement la base de la population canadienne.

**M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Monsieur le président, vous ne m'en voudrez sûrement pas, étant donné que nous sommes de la même province, de signaler que nous avons également parmi nous M. le maire MacDonald, de Sydney.

**Le président:** Bien sûr, monsieur Tobin, mais nous l'entendrons un peu plus tard.

**M. Tobin:** Je n'ai pas pu résister.

**M. Ferguson:** Nous vous comprenons, mais nous préférons que les membres de ces délégations se présentent eux-mêmes, c'est-à-dire M<sup>me</sup> le maire Wayne et les autres représentants municipaux. Je crois qu'il vaut mieux procéder de cette façon.

**M. Tobin:** Excusez-moi d'avoir été un peu hâtif, George.

**M. Ferguson:** Je tiens à bien vous faire comprendre que la Fédération canadienne des municipalités représente quelque 550 administrations municipales réparties dans toutes les provinces et les deux territoires du Canada. Ensemble, nos membres représentent 70 p. 100 de la population canadienne. En outre, toutes les grandes associations municipales des provinces et des territoires sont membres de notre fédération. Presque toutes les municipalités desservies par VIA Rail sont membres de la fédération.

Je tiens à vous rappeler que le service ferroviaire est très important pour les habitants de ces municipalités. Nous représentons, je tiens à le répéter, les gens de la base.

C'est nous qui devons faire face aux problèmes au niveau municipal. Ce que vous faites au niveau national a une incidence considérable sur la base et sur les municipalités canadiennes.

Les administrations locales au Canada s'intéressent à toutes sortes de questions relatives au transport. Vous avez devant vous ce matin un groupe de porte-parole de la FCM, qui représentent différentes régions et qui pourront vous parler des problèmes propres à leurs régions.

Nous avons eu l'occasion de rencontrer le ministre aussitôt après notre congrès national. M. Bouchard nous a dit très clairement qu'il ne faisait que suivre les ordres de M. Wilson de réduire les subventions de VIA Rail.

Il nous a bien fait comprendre qu'il avait reçu des ordres très précis et qu'il prendrait les mesures voulues pour les mettre en oeuvre. Il était prêt, nous a-t-il dit, à le

## [Texte]

previous government used to do. We thought when we elected this government that we had a different position.

We suggest that you go across this country and, more importantly, that you put a moratorium on this whole exercise until the end of 1990. Go across this country as the Liberal opposition chose to do. Hold public hearings and get the reaction of the total country.

There are many people, associations and small groups that cannot make the trip to Ottawa. Make the trip across the country, listen to the reaction of the people, and maybe you will have a different position.

We all accept the fact that everybody wants to reduce the deficit, but there are more ways of solving a problem than just cutting out everything. That seems to be the mindset of this government. It seems the bottom line is the most important thing to them. The bottom line in the public sector does not necessarily mean you are going to give service or that you are going to cut everything out.

Coming from the west and from British Columbia, I think we got shafted on this whole exercise. We lost an entire line on Vancouver Island and only last week that same line was being totally utilized. I am referring to the line that goes from Esquimalt to Nanaimo. At the Duncan Station they left five passengers standing because there was no more room.

We understand that the increase this year in the local passenger railway run by the province of British Columbia is going to be greater than it has ever been.

People in the Atlantic Region were told, you are part of the world, either use it or lose it. They are using it... a 28% increase.

Go across this country, get some input from the general public—the grassroots—and reconsider your position. Let us have a moratorium, let us give this thing a really fair look, because you are making a very major decision that is going to affect a lot of people in the future.

**Her Worship Mayor Hazel McCallion (Chairman, Standing Committee on National Transportation, Federation of Canadian Municipalities):** It is the position of the federation that if there is one thing this country needs it is a national transportation policy. Our transportation issues are being dealt with by what I call a philosophy of "ad hockery". Airports are in a mess, our road infrastructure is in a mess. And now, with the decision—and I noticed you said decision—our rail passenger service is in a mess. What a mess!

The decision, as you say, has been made, unfortunately without an environmental assessment report and without

## [Traduction]

faire par voie de décret et à agir de façon unilatérale comme le gouvernement précédent. Quand nous avons élu ce gouvernement, nous nous attendions à autre chose.

Nous vous recommandons d'aller d'un bout à l'autre du pays et, surtout, d'imposer un moratoire sur les réductions de service ferroviaire jusqu'à la fin de 1990. Allez dans les différentes régions du pays comme l'a fait l'Opposition libérale. Tenez des audiences publiques pour connaître les vues de l'ensemble de la population.

Il y a beaucoup de particuliers, d'associations et de petits groupes qui ne peuvent pas se rendre à Ottawa. Allez vous-mêmes dans les différentes régions du pays, et écoutez ce que les gens ont à dire, et vous aurez peut-être une opinion différente.

Nous sommes tous conscients de la nécessité de réduire le déficit, mais nous estimons qu'il y a d'autres façons de régler le problème que de vouloir couper dans tout. Tout ce qui compte, semble-t-il, c'est la rentabilité. Or, la rentabilité dans le secteur public ne passe pas nécessairement par la prestation de services ou par la réduction de services.

Étant de l'Ouest, de la Colombie-Britannique en l'occurrence, je crois que nous nous sommes fait avoir. Nous avons perdu une ligne entière sur l'île de Vancouver, et pas plus tard que la semaine dernière, cette ligne était pleinement utilisée. Je veux parler de la ligne entre Esquimalt et Nanaimo. À la gare de Duncan, 5 passagers sont restés sur le quai parce qu'il n'y avait plus de places.

D'après ce qu'on nous a dit, l'augmentation du trafic voyageurs du service ferroviaire local exploité par la Colombie-Britannique sera plus importante cette année qu'elle ne l'a jamais été.

Aux gens de la région Atlantique, on a dit: «Vous faites partie du monde: utilisez le service ou vous allez le perdre.» Et ils s'en servent... le trafic voyageurs a augmenté de 28 p. 100.

Allez dans les différentes régions du pays, écoutez ce que la population—la base—a à dire et réexaminez votre position. Demandez un moratoire pour qu'on puisse examiner tout cela dans un esprit d'équité, car vous êtes en train de prendre une décision capitale qui touchera un grand nombre de personnes à l'avenir.

**Son honneur le maire Hazel McCallion (présidente, Comité permanent du transport national, Fédération canadienne des municipalités):** La Fédération est d'avis que notre pays a réellement besoin d'une politique nationale des transports. À l'heure actuelle, les questions relatives au transport sont décidées au petit bonheur, sans qu'on suive un plan d'ensemble. Nos aéroports sont un vrai gâchis, notre infrastructure routière aussi. Et maintenant, par suite de cette décision—et j'ai bien constaté que vous avez parlé de décision—notre service ferroviaire voyageurs est un vrai gâchis. Quel gâchis!

Comme vous l'avez dit, la décision a été prise, malheureusement sans qu'aucune évaluation



## [Text]

setting up a royal commission. Now you have allowed us to come to present our concerns. I would say that the federal government got the cart before the horse. While the rest of the world is putting rail service into operation, Canada is derailing our rail passenger service. What a tribute to the very thing that cemented this country together and has continued to hold it together and will continue.

• 0940

The decision the government has handed down is a slow death. There is more than one way to skin a cat, and that is to either cut it out completely or cut it to the point where you know it is going to die anyway.

The process and the integrity of this government has to be challenged. They had an overview that the minister promised to give to the mayors of the Windsor-Quebec City corridor before he made a decision. He went back on his commitment and the overview came out after, and I can understand why: it is not as negative as the decision the government has made.

Even more troubling than discontinuing our passenger services is the dishonesty and cynicism characteristic of the process. How can Canadians place confidence in their political leaders whose word is of no value, whose sacred commitments are no more than political conveniences and whose statements are belied by contradictory actions? He told the people of eastern Canada, "use it or lose it". What he really meant was use it and lose it.

As for the future of our global environment, it is time that the federal government practise what they preached to the United States. Here they are eliminating VIA Rail without a justified professional environmental assessment.

Mr. Bouchard issued a report the other day. It is possible that they are getting a little bit mixed up, as the names of the ministers are the same. Maybe it was Lucien Bouchard who should have issued the report and they got it mixed up.

It was Mr. Benoît Bouchard who issued a report on the environment when the Minister of the Environment promised this country that every project this federal government would undertake would go over his desk. I wrote to him on October 2 and I am still waiting to hear from him as to what his position is on the elimination of VIA Rail. Practise what they preach.

## [Translation]

environnementale ait été faite et sans qu'une commission royale d'enquête ait été instituée. Et vous nous permettez maintenant de venir vous faire part de nos vues. A mon avis, le gouvernement fédéral a mis la charrette devant les boeufs. Tandis que les autres pays du monde s'efforcent d'améliorer leurs services ferroviaires, le Canada est en train de démanteler son service voyageurs. Quelle façon de rendre hommage à ce service qui a joué un rôle déterminant dans l'unification de notre pays!

Par sa décision, le gouvernement a décrété la mort à petit feu du service voyageurs. Quand on veut se défaire d'un service, on peut l'abandonner complètement ou le réduire à un point tel qu'il mourra de sa belle mort.

Nous avons de sérieuses réserves au sujet de l'intégrité de ce gouvernement et de sa façon de gouverner. Le ministre avait promis de présenter une vue d'ensemble du dossier aux maires des municipalités du corridor Windsor-Québec avant de prendre une décision. Il a manqué à sa parole et leur a présenté la vue d'ensemble après, et je peux comprendre pourquoi: le tableau qui y est présenté n'est pas aussi négatif que celui sur lequel le gouvernement s'est fondé pour prendre sa décision.

Fait encore plus troublant que l'interruption des services passagers, le processus auquel a recouru le gouvernement est empreint de malhonnêteté et de cynisme. Comment les Canadiens peuvent-ils avoir confiance en des dirigeants politiques qui ne tiennent pas parole, dont les engagements solennels ne sont rien de plus que des artifices politiques et dont les déclarations se traduisent dans les faits par la prise de mesures totalement contradictoires? Le ministre a dit aux gens de l'Est du Canada: «Utilisez-le ou vous allez le perdre.» Il aurait dû dire: «Utilisez-le et vous allez le perdre.»

Pour assurer l'avenir de notre environnement planétaire, il est temps que le gouvernement fédéral pratique ce qu'il prêche aux États-Unis. Il a décrété l'élimination de VIA Rail sans avoir demandé au préalable une évaluation environnementale dans les normes.

M. Bouchard a publié l'autre jour un rapport. Peut-être y a-t-il confusion du fait que les deux ministres ont le même patronyme. Il y a peut-être eu erreur, et c'est peut-être Lucien Bouchard qui aurait dû publier ce rapport.

Or c'est M. Benoît Bouchard qui a publié un rapport environnemental alors que le ministre de l'Environnement avait promis à la population canadienne que tous les projets du gouvernement fédéral lui seraient soumis au préalable. Je lui ai écrit le 2 octobre, et j'attends toujours de savoir quelle sa position sur l'élimination de VIA Rail. Qu'ils pratiquent ce qu'ils prêchent.

## [Texte]

We witnessed the Prime Minister's appeals last week to the American people in Los Angeles for cuts in emissions causing acid rain. My!

To describe this remarkably flimsy environmental assessment of VIA cut-backs as a sham, which a paper called it, is very charitable. It might be better described as a fraud.

With respect to road fatalities, I am not going to say much, but just compare the statistics: 5.9% accidents by road, 0.3% by rail. It speaks for itself.

Air quality, which I have just mentioned, was absolutely ignored when you consider that in order to build anything today—a bridge, a road—municipalities across this country have to go through a very thorough environmental assessment. The federal government is exempt from that type of policy.

Economic and social impact—ignored. That is why he would not release the report before he made a decision. That is why he acted the way he did when we were in Ottawa just a few weeks ago—to run away from the municipal leaders of this country.

The decision to cut VIA, as the government has clearly said, was a decision about dollars alone—despite the fact that *Review 89* urged a comprehensive analysis of VIA's services in relation to other modes and said an analysis of socio-economic costs and benefits should be done. The government has failed to undertake such an analysis.

On government involvement in public transportation, it is only rail for which the government seems to demand financial self-sufficiency. I cannot imagine any level of government handing a cheque to any group and not monitoring how they use it and making them accountable for the use of the funds they have been allocated. That has not been done with VIA Rail. We are not asking this government to save VIA the way it is now; we are asking this government to continue rail passenger service in this country on an efficient and economic basis. They have not taken the time to look at it.

Operating efficiency; management of VIA: VIA should be operating at arm's length from the government and keeping politicians from meddling in its operation. VIA needs more autonomy and its service needs improvement. Recent scandalous incidents highlighted the catastrophic low morale suffered by VIA employees, who operate with no security for their future.

## [Traduction]

Nous avons entendu la semaine dernière notre premier ministre lancer un appel aux Américains à Los Angeles pour réduire les émissions qui sont à l'origine des pluies acides. Que c'est édifiant!

Le journal qui a qualifié cette évaluation environnementale des plus sommaires sur l'incidence des réductions de VIA Rail de «comédie» a été très charitable. Il aurait plutôt dû parler de fraude.

En ce qui concerne les accidents mortels de la route, je vous demande simplement de comparer les statistiques: 5,9 p. 100 d'accidents sur les routes contre 0,3 p.100 sur les réseaux ferroviaires. Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Pour ce qui est de la qualité de l'air, que je viens de mentionner, on n'en a absolument pas tenu compte, alors que les municipalités, dès qu'elles veulent construire un pont, une route ou je ne sais quoi encore, doivent se soumettre à un processus d'évaluation environnementale très rigoureux. Il faut croire que cette règle ne s'applique pas au gouvernement fédéral.

De l'incidence économique et sociale, il n'en a pas été question non plus. C'est pourquoi le ministre n'a pas voulu publier le rapport avant d'avoir pris sa décision. C'est pourquoi il s'est comporté comme il l'a fait quand nous étions à Ottawa il y a à peine quelques semaines—il n'a pas voulu faire face aux autorités municipales des différentes régions du pays.

La décision de réduire les services de VIA Rail, comme le gouvernement l'a clairement dit, a été fondée uniquement sur des considérations financières, et cela, en dépit du fait que, dans le document *Etude 89*, on recommandait de faire une étude complète des services de VIA Rail relativement à d'autres modes de transport et d'effectuer aussi une analyse avantages-coûts sur le plan socio-économique.

En ce qui concerne la participation de l'État aux transports en commun, seuls les services ferroviaires, semble-t-il, doivent faire preuve d'autonomie financière. Je ne peux pas concevoir qu'aucun palier de gouvernement accepte de remettre un chèque à quelque groupe que ce soit sans contrôler l'utilisation des fonds et sans que ce groupe doive répondre des fonds qui lui ont été accordés. Or le gouvernement n'a pas exigé de comptes de VIA Rail. Nous ne lui demandons pas de sauver VIA dans sa forme actuelle; nous lui demandons de continuer à assurer un service ferroviaire voyageurs efficace et rentable au Canada. Le gouvernement n'a pas pris le temps d'examiner la question.

Sur la question de l'exploitation efficace de VIA et de la gestion de la société, VIA devrait être exploitée sans lien de dépendance avec le gouvernement et sans que les politiciens puissent intervenir dans son exploitation. VIA a besoin de plus d'autonomie et son service doit être amélioré. Les incidents scandaleux survenus récemment ont fait ressortir combien le moral des employés de VIA est miné par le manque de sécurité pour leur avenir.



## [Text]

The federal government is going to lend \$800 million to Bangkok, Thailand, to create a massive transit system. I wrote to Mr. Mazankowski and asked him to justify that loan. I asked that he lend the City of Mississauga \$100 million on the same terms—interest free for so many years, 8% on the balance—and told him I would build the largest transit system between Toronto and the airport in Mississauga. The answer came back that they were investing this \$800 million in order to create jobs. I do not know how many jobs the \$800 million is going to create in Canada, on a mass transit in Bangkok, but they just chopped two thousand jobs at VIA Rail.

**New markets:** There has never been a decent marketing plan for VIA Rail. FCM has, in earlier submissions, called for VIA to expand services from regional centres to urban centres. Unfortunately, the government fails to recognize that such expansion would make VIA more viable.

As a result of the announcement that VIA service will be cut, tour companies in this country and in the United States cannot even book rail transportation, because they do not know if the train is going to be there. What a detriment to the tourist industry of this country when Americans seem to like coming here.

**Equipment:** The FCM told the government two years ago that they had to put decent equipment on the rails if they wanted to get people to use them. VIA did invest in some locomotives, but it fell far short of what was required. So we have cars that are over 40 years old. As a gentleman from Red Deer said to us in June at the Federation of Canadian Municipalities, in Vancouver: The train freezes up in the winter, and blows up in the summer.

**Pricing policies:** Canadians are prepared to pay more for quality, comfort, and efficiency. VIA Rail's fares have been unrealistically low. Mr. Bouchard said that they have to cut the service, that they know it is not efficient, and that they are going to increase the fares. I have never heard of such a business approach: cut the service, give poor service, but increase the fares. VIA should be allowed to practice price discrimination.

**Ridership:** People are discouraged from using VIA. It is surprising that the network has any riders at all, even though ridership has increased.

VIA has, for too long, needed leadership and commitment. These forces reversed the fortunes of Canada Post. The Canadian government did not close the

## [Translation]

Le gouvernement fédéral s'est engagé à prêter 800 millions de dollars à la ville de Bangkok, en Thaïlande, pour la mise sur pied d'un important réseau de transports en commun. J'ai écrit à M. Mazankowski pour lui demander de justifier cette décision. Je lui ai demandé de prêter à la ville de Mississauga 100 millions de dollars aux mêmes conditions, c'est-à-dire sans intérêts pendant un certain nombre d'années, puis à un taux d'intérêt de 8 p. 100, et je m'engageais à construire le plus important réseau de transports en commun entre Toronto et l'aéroport de Mississauga. Le ministre m'a répondu que le gouvernement avait décidé d'investir ces 800 millions de dollars pour créer des emplois. Je ne sais pas combien d'emplois ces 800 millions de dollars affectés à la mise sur pied d'un réseau de transports en commun à Bangkok créeront au Canada, mais je sais qu'on vient d'éliminer 2,000 emplois chez VIA Rail.

En ce qui concerne l'exploitation de nouveaux marchés, VIA Rail n'a jamais eu de plan de commercialisation convenable. Dans ses présentations antérieures, la FCM a demandé que VIA augmente son service des centres régionaux aux centres urbains. Malheureusement, le gouvernement ne se rend pas compte qu'une telle augmentation donnerait un regain de vie à VIA.

Par suite des réductions annoncées dans les services de VIA, les agences de voyages organisés du Canada et des États-Unis ne peuvent même pas réserver de places dans les trains puisqu'elles ne savent pas quels trains seront en service. Quel dur coup pour notre industrie touristique, quand on sait que les Américains aiment bien venir ici!

Au chapitre du matériel, la FCM a dit au gouvernement il y a deux ans qu'il fallait du matériel convenable pour assurer le service ferroviaire si l'on voulait que les gens l'utilisent. VIA a consacré une partie de son budget à l'achat de quelques locomotives, mais beaucoup moins qu'elle aurait dû. C'est ainsi que nous nous retrouvons avec des voitures qui ont plus de 40 ans. Comme nous l'a fait remarquer un monsieur de Red Deer à la rencontre que la Fédération canadienne des municipalités a tenue à Vancouver en juin: «dans les trains, on gèle l'hiver et on crève l'été.»

En ce qui concerne l'établissement des prix, les Canadiens sont prêts à payer davantage pour être assurés d'un service de qualité qui soit confortable et efficace. Les tarifs de VIA Rail sont excessivement bas. M. Bouchard a dit qu'il fallait réduire le service, qu'il était conscient de son manque d'efficacité et qu'il allait augmenter les tarifs. A-t-on déjà vu pareille façon de gérer une entreprise? VIA devrait être autorisée à exercer une certaine discrimination dans l'établissement des prix.

Sur la question de la clientèle, on décourage les gens de prendre le train. Il est étonnant que VIA Rail ait toujours des clients, voire que sa clientèle ait augmenté.

VIA a depuis trop longtemps besoin de leadership et d'un engagement ferme. Ce sont ces deux éléments qui ont renversé la vapeur pour la Société canadienne des

[Texte]

post office, they improved it. Why cannot they do the same for VIA Rail?

Our recommendations are: Declare an immediate moratorium on the cutbacks to VIA Rail, as the president has said, until December 31, 1990, in order that a comprehensive economic and social cost-benefit analysis can be undertaken, to demonstrate the impact of cutting, saving, or expanding VIA Rail, and to allow time for interested parties to propose and implement alternative transportation services.

The decision of the government is that they have made up their mind and do not want to be bothered with the details. This is terrible for this country. By the way, they have completely ignored the handicapped, the seniors, and the students of the country, who cannot afford to fly by air. If Mr. Bouchard thinks he can put another airplane at Lester B. Pearson Airport as a result of cutting VIA in southern Ontario, I can assure you he cannot handle, as he so well knows, what is there now. And it has a cap on it. If he is going to put any more cars on the roads from Peterborough to Toronto, from Brantford, Niagara Falls, etc., to Toronto. . . our roads are parking lots in the greater Metropolitan Toronto area. If you do not believe it, come and witness it.

• 0950

I cannot understand the philosophy. In other words, the federal government has not done their homework. Instead of all of them coming to Toronto to see *The Phantom of the Opera*, I would suggest everybody come to Ottawa and see the phantom of our government.

It is time this government realized their priorities. They have them completely screwed up in Ottawa. I can assure you this country. . . I am a proud Canadian, but as time goes on, my pride is disappearing. In fact, I just wonder if the Province of Quebec is not on the right track: to save the province they might have to separate from Canada, because Canada, under some of the leadership we have in this country, is going down the drain.

**The Chairman:** Mayor McCallion, I am glad you paraphrased your brief. You have certainly been consistent in your appearances in giving very direct evidence and very strong views.

Mayor Wayne, you are on.

**Her Worship Mayor Elsie Wayne (Save the VIA Rail Committee):** Thank you very much, Mr. Chairman.

First of all, I would like to introduce the delegation with me today, supporting this brief: Mayor Manning MacDonald, from Sydney, Nova Scotia; the Hon. Mike McKee, Minister of Labour for the Province of New

[Traduction]

postes. Le gouvernement canadien n'a pas éliminé le service postal, mais il l'a amélioré. Pourquoi ne peut-il pas en faire autant pour VIA Rail?

Nos recommandations sont les suivantes: Décréter un moratoire immédiat sur les coupures de VIA Rail, comme l'a dit le président, jusqu'au 31 décembre 1990, afin qu'une analyse coût-avantage économique et social exhaustive puisse être entreprise pour montrer les répercussions des coupures, du maintien ou de l'expansion de VIA Rail, et afin de donner le temps aux parties intéressées de proposer des services de transport de rechange et de les mettre en service.

Le gouvernement semble dire qu'il a pris sa décision et qu'il ne veut pas qu'on vienne l'ennuyer avec les détails. Comme c'est abominable pour notre pays! Entre parenthèses, les handicapés, les personnes âgées et les étudiants de notre pays, qui ne peuvent se permettre de voyager par avion, ont été tout à fait oubliés. Si M. Bouchard s'imagine qu'il peut ajouter un avion de plus à l'aéroport Lester B. Pearson après des compressions du service VIA dans le Sud de l'Ontario, je peux vous dire qu'il ne peut même pas contrôler convenablement le trafic aérien actuel, ce qu'il sait parfaitement. Et en outre, il y a des limites au nombre d'appareils qu'on peut ajouter. Enfin, s'il encore d'autres voitures en circulation sur les routes de Peterborough à Toronto, de Brantford, de Niagara et d'autres endroits. . . nos routes deviennent déjà des terrains de stationnement dans la région torontoise. Si vous ne le croyez pas, allez le constater vous-même.

Je ne comprend pas les principes invoqués. Autrement dit, le gouvernement fédéral n'a pas étudié la question. Ou plutôt que de venir voir *Le Fantôme de l'Opéra* à Toronto, tout le monde devrait aller à Ottawa pour observer le fantôme de notre gouvernement.

Il est temps que les autorités se rendent compte de ce que doivent être les priorités. Elles se sont complètement fourvoyées à Ottawa. Je peux vous assurer que notre pays. . . Je suis fière d'être Canadienne, mais avec le temps, ma fierté s'effrite. Je me demande même si la province de Québec n'a pas raison: pour se sauver, il faudra peut-être qu'elle se sépare du Canada, car le Canada, tel qu'il est gouverné maintenant, s'en va au diable.

**Le président:** Madame McCallion, je vous remercie d'avoir résumé votre mémoire. Vous avez certainement été fidèle à vos témoignages précédents par vos propos directs et vos convictions très bien senties.

Madame le maire Wayne, la parole est à vous.

**Son honneur le maire Elsie Wayne (Save the VIA Rail Committee):** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais d'abord vous présenter les membres de la délégation qui m'accompagnent aujourd'hui et qui souscrivent à notre mémoire: M. le maire Manning MacDonald, de Sydney en Nouvelle-Ecosse; l'honorable



## [Text]

Brunswick; and Bob Dennis, who represents the Canadian Brotherhood of Railway Workers.

Also here are Charles Palmer, from the City of Sydney; George Whittaker, Mayor of Louisbourg, Nova Scotia; Joe-Pat MacKinnon, Warden of Cape Breton County; Jim Cunningham, CEO, Cape Breton County; Mayor Bruce MacIntosh, Mayor of Hamilton; Hector Stevens, Counsellor from Dalhousie, New Brunswick; Deputy Mayor Kim Frenette; Mayor Peter Murphy, from Newcastle, New Brunswick; Mayor Léopold Belliveau, from Moncton, New Brunswick; Mayor Pius Bard, Edmundston, New Brunswick; Mayor Brad Woodside, Fredericton, New Brunswick; and Madam Evelyn Poitier, from the Gaspé coast. This lady, Mr. Chairman, is heading up a team of people to look into the rail passenger service and the problems they are having with these proposed cuts from that area. She has a petition. She arrived by train and she has a list of names she will present to you, sir, before we leave.

I will summarize our brief, but I would ask also that you allow Mayor Manning MacDonald, who has travelled a long distance just to say a few words about what it means to Cape Breton... and the Hon. Mike McKee would like to read something into the record on behalf of our province.

We have the support, also, of the Province of Nova Scotia. The Minister of Transportation of the Province of Nova Scotia was to be with us.

**The Chairman:** He is scheduled for 12.30 p.m.

**Mayor Wayne:** The presentation we have has the support of over 50 communities out of Nova Scotia and New Brunswick. That represents approximately half a million Canadian voters. I can justify that statement. My records will verify it and we will open our files to you so you can see whence we come. We have had people who have submitted cheques to assist us with the Save the VIA Rail conference in Saint John. We have also had resolutions from all those municipalities, and they support the stand we are about to take.

• 0955

We have talked so much about the business that we were told to "use it or lose it". We used it. We did exactly what the government told us to do, but nobody in this government came back and said: Elsie, we have to change your mandate. If they had come back and said: Look, we told you to put 200,000 on it by 1990 and you have put 240,000 on it by 1988, but you have to do better than that, then we would have sat down with them and we would have talked to them.

But the first thing we heard was when we picked up *The Globe and Mail* and another one of these documents

## [Translation]

Mike McKee, ministre du Travail du Nouveau-Brunswick; et M. Bob Dennis, qui représente la Fraternité canadienne des cheminots.

Il y a ensuite M. Charles Palmer, de la ville de Sydney; M. George Whittaker, maire de Louisbourg en Nouvelle-Ecosse; M. Joe-Pat MacKinnon, président du conseil de comté du Cap-Breton; M. Jim Cunningham, directeur général du comté du Cap-Breton; M. le maire Bruce MacIntosh de la ville de Hamilton; M. Hector Stevens, conseiller de Dalhousie au Nouveau-Brunswick; M<sup>me</sup> le maire-adjoint Kim Frenette; M. le maire Peter Murphy de Newcastle au Nouveau-Brunswick; M. le maire Léopold Belliveau de Moncton, Nouveau-Brunswick; M. le maire Pius Bard d'Edmundston au Nouveau-Brunswick; M. le maire Brad Woodside, de Fredericton au Nouveau-Brunswick; et M<sup>me</sup> Evelyn Poitier, de la Gaspésie. Cette dernière, monsieur le président, dirige un groupe chargé d'étudier les services de transport des voyageurs et les problèmes qu'entraîneraient les compressions envisagées dans ce domaine. Elle a apporté une pétition. Elle est venue par le train et vous présentera une liste de noms avant notre départ.

Je vais résumer notre mémoire mais je vous demanderai de permettre à M. le maire Manning MacDonald, qui est venu de loin, de dire quelques mots sur ce que ce projet représente pour le Cap-Breton... Et l'honorable Mike McKee aimerait donner lecture de quelque chose de la part de notre province.

Je précise que la province de Nouvelle-Ecosse nous soutient également. Le ministre des Transports de cette dernière devait d'ailleurs nous accompagner.

**Le président:** Il doit témoigner à midi trente.

**Mme Wayne:** L'exposé que nous vous présentons est appuyé par plus de 50 collectivités de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Cela représente quelque 500,000 électeurs canadiens. Je suis d'ailleurs en mesure d'étayer cette affirmation. On pourra consulter mes dossiers afin que vous voyez sur quoi nous nous fondons. Certaines personnes nous ont envoyé des chèques pour nous aider à défrayer la conférence de Sauvons VIA Rail tenue à St-Jean. Toutes les municipalités que j'ai mentionnées ont également adopté des résolutions en notre faveur pour signifier leur appui pour notre position.

On nous a tellement dit qu'il fallait utiliser les services ferroviaires ou les perdre que nous les avons utilisés. Nous avons fait exactement ce que le gouvernement nous a dit de faire, mais personne n'est revenu nous dire que les conditions n'étaient plus les mêmes. Nous nous sommes fait dire qu'il devait y avoir 200,000 voyageurs à utiliser le train d'ici 1990 et nous avons été 240,000 à le faire déjà en 1988, mais si on nous avait demandé de faire plus, alors nous en aurions discuté avec les autorités.

Au contraire, ce n'est que par le *Globe and Mail* et une fuite de documents que nous avons pour la première fois

[Texte]

happened to get leaked. I do not know what is going on. It really bothers some of the Canadians, I will tell you that, Mr. Chairman, because that is not the way we like to see things go. We were told our train was gone, and that was the way we got the news.

I want to tell you something about what it is going to do to other parts of New Brunswick, not just Saint John, where we were told "to use or lose it". Take the northern part of the province of New Brunswick, which is Campbellton, Bathurst, up into the Dalhousie area—those people who are represented here today. You are going to cut them away from the whole life blood of their communities.

If we do not have that eastern transcontinental service on a daily basis, but only three times a week, the area to which we are referring would then certainly meet the criteria for the northern allowance tax concession, as do the Gaspé Peninsula residents. Has your government looked at that? You give a tax concession to that other area because they are isolated.

Are you going to give a tax concession to every municipality that you are going to isolate now throughout the whole of Canada? Somebody from your government told me some of the municipalities in the prairie provinces are also going to be isolated. You are going to isolate a whole lot of them before you are through.

The rail passenger service which they are recommending to commence on January 15, three days a week, will not make any of the connections. Is that not lovely? Now we have another beautiful business plan. Three days a week and it makes no connections! It does not connect us into anything going up north. The Ocean misses the connection from the Gaspé. The Gaspé Bay used to come out, connect on to the Ocean, and come to Montreal. If I were the people in Montreal, if I were the people in Quebec, I would be raising Mary blazes, because with these recommendations you are cutting out all of the service through to that area from our part of Canada. Here we have a second business plan that does not make any sense.

I have to tell you we have a problem with illiteracy in our province. It probably leads the list and we are not proud of it. But we are trying extremely hard even down to the local level. Our municipality is the only municipality across this whole nation that has a literacy policy within City Hall. Ours is the only city that has it.

You have 3,000 young adults from Campbellton, Bathurst and their sister municipalities in New Brunswick who pursue their post-secondary education studies down at our end of the province. They do not have a university up there. They come by train. They do not have a lot of money—you just have to look at our economy. How are they going to get there? Their mothers and fathers cannot afford to buy them cars, and a lot of them do not own a

[Traduction]

qu'il se passait quelque chose. Je ne sais pas ce qui se passe. Or monsieur le président, cela inquiète beaucoup de Canadiens, je puis vous l'assurer, car ce n'est pas ainsi que nous aimons que les choses se fassent. On nous a dit que notre train disparaissait, et c'est comme ça que nous avons appris la nouvelle.

J'aimerais vous donner une idée des répercussions que ce projet aura pour d'autres régions du Nouveau-Brunswick que Saint-Jean où justement on nous a dit de nous servir du train sous peine de le perdre. Prenons par exemple le nord de la province, c'est-à-dire Campbellton, Bathurst et la région de Dalhousie, et qui est d'ailleurs représenté ici aujourd'hui. La réduction du service voyageurs les coupera de leurs centres d'approvisionnement.

Si le service transcontinental de l'Est, qui est aujourd'hui quotidien, est réduit à trois fois par semaine, la région satisferait aux conditions de la déduction pour allocations aux résidents du Nord canadien, comme c'est le cas pour les habitants de la Gaspésie. Votre gouvernement a-t-il étudié cette possibilité? Vous accordez cette déduction fiscale à l'autre région pour cause d'isolement.

Allez-vous accorder des dégrèvements d'impôt à chaque municipalité que vos compressions isoleront du reste du Canada? Quelqu'un de votre gouvernement m'a dit que certaines municipalités des Prairies se retrouveront également isolées pour les mêmes raisons. Vous allez en isoler beaucoup avant d'avoir terminé.

De plus, la réduction du service voyageurs à trois jours par semaine qui doit entrer en vigueur le 15 janvier n'assurera aucune correspondance. N'est-ce pas réjouissant? Nous avons maintenant un autre plan d'entreprise génial. Le service n'est offert que trois jours par semaine et sans correspondance! Il n'y a pas de correspondance avec le nord. Les services Océan ne seront pas raccordés à la Gaspésie. Auparavant, le service de la Baie des Chaleurs était raccordé à l'Océan et permettait d'aller jusqu'à Montréal. Si j'étais de Montréal et d'ailleurs au Québec, je pousserais des hauts cris car vos recommandations vont supprimer tous les services de transport vers cette province en provenance de notre région. Voilà donc un autre plan d'entreprise absurde.

Ici, je dois vous parler un peu de l'analphabétisme dans notre province, qui est probablement le plus élevé au pays, ce dont nous ne sommes pas fiers. Toutefois, nous nous efforçons vraiment de le combattre, et ce jusqu'au niveau local. Ainsi par exemple, notre municipalité est la seule dans tout le pays à avoir adopté une politique d'alphabétisation. Nous sommes la seule à l'avoir fait.

Il y a 3,000 jeunes adultes de Campbellton, de Bathurst et d'autres municipalités soeurs du Nouveau-Brunswick qui poursuivent leurs études postsecondaires dans notre partie de la province. Il n'y a pas d'université chez eux. Ils viennent donc chez nous par le train. Ils n'ont pas beaucoup d'argent non plus, il y a qu'à voir notre économie pour le comprendre. Eh bien, comment feront-ils pour venir? Leurs parents ne peuvent pas leur acheter



[Text]

car. You people have to really take a look at the negative impact on the social and economic development of what you intend to do.

Even more than that, even the isolation of the northern part of our province, take a look at what is happening to Manny MacDonald and his people in Cape Breton. Yes, I am from New Brunswick, and yes, I am from Saint John, but I will tell you what you are doing to New Brunswick is nothing compared to what you are going to do to those people in Cape Breton. You are completely cutting off all of them. Manny will talk to that.

The government has put all kinds of initiatives into the Cape Breton area to try to stimulate their economy. Now they get cutbacks in their air service, and you take out the rail service. I do not even know if they have a bus service. Manny told me he will need to have a stage coach to get out of there. That should attract a whole lot of people who want to come into Cape Breton to develop enterprises.

It is a serious situation. But more than that, I think the one statement that is really bothering us is what the Prime Minister said this week. He, I believe, is in Singapore. We understand that the Prime Minister said that back in Canada we have trains, too, but nobody rides them and we want to get rid of them. We could not believe that, after just hearing that what you have in place now is supposed to be a rail passenger service that you can afford, that is sustainable we were told, and we have all the quotes. Believe you me, the quotes will be in our file. That quote that was made this week is also going to be in our file, because once again we were putting our trust in our elected officials.

• 1000

The reason you are doing it, and there is only one reason, is the deficit. Well, I neglected to introduce a gentleman who is with us. That gentleman is Professor Roy George. He happens to be Dean of Economics at Dalhousie University. Professor George has been working with us. He made a presentation at the Save the VIA Rail Conference.

If you will turn to page 9 in this document that you have of ours... Professor George has examined Mr. Wilson's proposal and Mr. Bouchard's proposal, and Professor George, in this document here, can show you that you are not going to save one red penny. In fact, what you are going to do is put this country in a worse deficit position than what it has now. When it comes to economics I am a lay person; he is an expert. I do not know how many of you seated around this table are experts, but he is the man, and he can show you beyond a doubt that you are going to lose money by cutting your rail passenger service. And you are going to lose approximately \$460 million a year. Is that not beautiful? Now, is that not beautiful?

[Translation]

des voitures, et bon nombre d'entre eux n'en ont pas. Il faut donc que vous teniez compte des conséquences de votre projet sur le développement socio-économique de notre région.

Mais l'isolement du nord de notre province n'est rien par comparaison à ce qui arrive à Manny Macdonald et à ses gens du Cap-Breton. Oui, je suis du Nouveau-Brunswick et de Saint-Jean, mais ce que vous faites au Nouveau-Brunswick n'est rien par comparaison à ce que vous causez aux gens du Cap-Breton. Vous les isolez tout à fait. Manny vous en parlera.

Le gouvernement a adopté toutes sortes d'initiatives dans la région du Cap-Breton afin de stimuler son économie. Et maintenant on réduit le service aérien et le service ferroviaire. Je ne sais même pas si cette région dispose d'un service d'autocars. Manny m'a dit que les gens auront bientôt besoin d'une diligence pour voyager. Ça devrait attirer beaucoup d'entreprises au Cap-Breton.

La situation est grave. Mais ce qu'il y a de plus grave encore, ce sont les propos tenus par le premier ministre qui nous ont vraiment inquiétés. Je crois qu'il est à Singapour. Il paraît qu'il a dit qu'au Canada, nous aussi nous avons des trains, mais personne ne les utilise et nous allons nous en débarrasser. Nous ne pouvions en croire nos oreilles, surtout après avoir entendu que le service de transport des voyageurs dont nous disposons est rentable et viable, selon tous les propos que nous avons entendus. Croyez-moi, ces citations figurent dans nos dossiers. On y ajoutera les propos du premier ministre car encore une fois nous avons fait confiance à nos représentants élus.

La seule raison pour laquelle vous effectuez ces compressions est le déficit. Eh bien, j'ai négligé de vous présenter quelqu'un d'autre qui nous accompagne ce matin. Il s'agit du professeur Roy George. Il est doyen de la Faculté de sciences économiques de l'université Dalhousie. Le professeur George a collaboré avec nous. Il a fait un exposé lors de la conférence Sauvons Via Rail.

Si vous vous reportez à la page 11 de notre document... le professeur George a étudié les propositions de M. Wilson et de M. Bouchard, et il en tire la conclusion qu'on ne réussira pas à économiser un seul cent. En fait, le pays s'enfoncera davantage dans le déficit. Lorsqu'on parle de questions économiques, je reconnais ne pas être le moins spécialisé mais lui est un expert. J'ignore combien d'entre vous le sont, mais il s'y connaît, et il peut vous démontrer sans l'ombre d'un doute que vous allez perdre de l'argent en comprimant le service voyageurs, au rythme de quelque 460 millions de dollars par année. N'est-ce pas magnifique? Franchement, n'est-ce pas magnifique?

## [Texte]

What we have been saying to you is, will you please halt? Will you please halt for one year? One year only is all we are asking of our elected officials. Take a look at the statements made by Professor Roy George, because I am sure as responsible elected officials you do not want to make another mistake. And if you are going to lose \$460 million a year into the economy of this country, then surely to goodness you want to stop, halt, take a backwards step, and sit down as responsible elected officials of this country and say you have made a mistake. Maybe you will not say you have made a mistake. Maybe you can bring an economist in to debate with Professor Roy George. We would welcome that. But you have to prove to us that you are going to save something, because you sure as heck are hurting this country, from coast to coast.

**The Chairman:** Mayor Wayne, do you intend to have Dean George go over that section?

**Mayor Wayne:** Yes, I will, sir.

**The Chairman:** That is very relevant, because yesterday a witness on transportation came and did not even mention the budget, and members quite properly asked about that omission. So I think it would help members if that could be amplified by Dean George after you have finished your presentation.

**Mayor Wayne:** You must all be aware by now that within a matter of two weeks after you made that wonderful announcement, and we still had our train three days a week instead of seven days a week, a company from the United States moved in right away and said they were looking at putting in rail passenger service from Maine into New Brunswick, right through to Montreal. I do not believe that our people across the border are better businessmen than our people in Canada, but they certainly are not going to operate a rail passenger service and have a deficit such as you people are saying you have to pay. We chuckled at that, because we have been trying to tell you that if you put a proper business plan together—Amtrak will tell you, Transmark will tell you, any one of them will tell you—and if you run it like a business, if you do what you have to do with it, and if you run it properly, it is a good viable transportation network from coast to coast. They know it, and is that not going to be great for Canada? The U.S. is going to move over and take over the rail passenger service, and, boy, when they decide to make a change, not this government or any other is going to have a say about it. I do not think you want the Americans moving in here to take over your passenger service, but they sure as heck are taking a look at it.

## [Traduction]

Ce que nous avons demandé, c'est que vous mettiez un frein à tout cela. Voulez-vous y surseoir pendant un an? Un an est tout ce que nous demandons de nos représentants élus. Examinez les déclarations du professeur Roy George car je suis sûre qu'en tant que représentants du peuple imbus du sens des responsabilités, vous ne tenez pas à commettre une autre erreur. Si vous devez perdre 460 millions de dollars par année, alors vous allez sûrement vouloir mettre un terme à cela, réviser vos positions, et en tant qu'élus responsables, admettre que vous vous êtes trompés. Peut-être ne le reconnaitrez-vous pas. Peut-être allez-vous plutôt envoyer un économiste débattre la question avec le professeur George. Cela nous conviendrait. Mais il faudra nous prouver que vous allez gagner quelque chose par cette initiative car vous faites certainement du mal à notre pays, et ce d'un océan à l'autre.

**Le président:** Madame le maire Wayne, avez-vous l'intention de demander au professeur George de parler de cette partie de votre mémoire?

**Mme Wayne:** Oui, c'est ce que je vais faire.

**Le président:** C'est tout à fait pertinent car hier, l'un de nos témoins n'a même pas mentionné l'aspect budgétaire, et nos membres, fort à propos, l'ont interrogé sur cette omission. C'est donc utile que le professeur George nous parle de ces questions une fois que vous aurez terminé.

**Mme Wayne:** Vous n'ignorez sans doute pas que notre service qui était quotidien a déjà été réduit à trois jours par semaine et que deux semaines seulement après que vous eûtes annoncé cette initiative renversante, une compagnie américaine a immédiatement manifesté son intérêt en disant qu'elle envisage d'offrir un service voyageurs depuis le Maine jusqu'à Montréal, en passant par le Nouveau-Brunswick. Eh bien, je ne crois pas que les gens qui vivent au Sud de notre frontière soient des hommes d'affaires plus efficaces que les nôtres, mais ils ne vont certainement pas exploiter un service voyageurs de sorte à accumuler un déficit aussi lourd que celui que vous invoquez à tout bout de champ. Cela nous a fait rire, car nous avons essayé de vous faire comprendre que si vous adoptez un plan de développement approprié, comme Amtrak, Transmark ou toute autre société ferroviaire pourrait vous le dire, et si vous exploitez ces services de façon compétente et professionnelle, alors vous aurez un réseau de transport rentable d'un océan à l'autre. Les Américains le savent, est-ce que ce n'est pas merveilleux pour l'avenir du Canada? Les États-Unis vont venir s'installer chez nous et s'approprier les services ferroviaires de transport des voyageurs, et lorsqu'ils décideront d'apporter des changements, ni ce gouvernement ni aucun autre n'aura voix au chapitre. Je ne crois pas que vous teniez à ce que les Américains s'installent ici dans le domaine des services ferroviaires pour voyageurs, mais ils sont certainement intéressés.



[Text]

[Translation]

• 1005

We can go through, and Professor George will go through the areas of concern and he will state his position. You will note that we mention tourism in here, and the \$600 million. That came out of Ottawa. That did not come from us, just so you know. That came right here from your tourist industry here, and the \$600 million you are going to lose in tourism definitely came from here. It is a factual statement.

We also have a copy of a FAX that has gone out to all of the VIA stations telling them not to book any tours. Is that not grand? The tour business meant millions and millions of dollars from Vancouver right through to Nova Scotia. It is not millions; it is hundreds of millions. They have been told not to book anything. At our VIA Rail Conference in the city of Saint John we had a Mr. Fowler from Vermont, U.S.A. He said, I am the smallest tour operator there is in the U.S., Mrs. Wayne, and in New Brunswick and Nova Scotia I left you \$8 million last year, but I am the smallest little thing there is. He said this is big business. You just cut the legs out of big business when you cut VIA Rail.

People have said to us that half a loaf is better than none. I have to tell you that in this case half a loaf is none, totally and completely, because that is what you are doing.

With that, I would ask Professor George if he would address that section.

**The Chairman:** It is page 9. Professor George.

**Professor Roy George (Member, Save the VIA Rail Committee):** Perhaps it would be easiest if I asked you to look on page 13 of the brief that has been presented to you. There is a table on that page, which I think is the easiest way for me to explain it.

On that table, the first line is the savings in subsidy that the government is projecting it will make in the next five years. This is the latest one. Originally the government was projecting that it was going to get the subsidy down to \$250 million a year. With the announcement, this has been toned down a bit, so the deficit is going to be \$350 million. That first line shows, for the five-year period, how much the government is expecting to save. This came from the releases by VIA and the government at the time.

The implication left is that if you add up those figures, this is the total saving that the government will make, that its deficit will go down by that amount. In fact, that is

Après mon exposé, le professeur George pourra revenir sur les questions qui le préoccupent et préciser sa position à cet égard. Vous aurez remarqué que nous vous avons mentionné le tourisme et les 600 millions de dollars qu'il rapporte. Or, je précise que c'est Ottawa qui nous a fourni ces chiffres, ce n'est pas nous qui les avons calculés. Ce sont vos services situés ici même qui sont arrivés à de tels résultats, selon lesquels, je le répète, l'industrie touristique va perdre 600 millions de dollars. Ce sont des faits.

Nous avons également une copie d'un message envoyé à toutes les gares de Via Rail, demandant à celles-ci de ne plus accepter de réservations pour groupes de la part des grossistes. N'est-ce pas formidable? Or, les grossistes rapportaient des millions et des millions de dollars de Vancouver jusqu'à la Nouvelle-Écosse. Je dirais même, des centaines de millions. Malgré cela, on a demandé à Via Rail de ne plus réserver quoi que ce soit en leur nom. Lors de notre conférence sur Via Rail tenue à Saint John, un monsieur Fowler du Vermont, aux États-Unis, nous a dit qu'il est le plus petit grossiste américain. Or, malgré cela, il nous a laissé 8 millions de dollars en bénéfices l'année passée dans les seules provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, et il est le plus petit de tous. Les grossistes représentent un énorme chiffre d'affaires d'après lui. Or avec ces compressions, vous venez justement de faire disparaître cette source considérable de bénéfices.

Des gens nous ont dit qu'il est préférable d'avoir la moitié d'une chose que rien du tout. Je dois vous dire cependant qu'en l'occurrence, la moitié d'une chose c'est absolument rien, parce que vos mesures reviennent à réduire les choses à néant.

Cela étant dit, j'aimerais maintenant demander au professeur George de vous parler de ces questions économiques.

**Le président:** C'est à la page 11.

**M. Roy George (Professeur, membre, comité Sauveons Via Rail):** Peut-être serait-ce plus facile de vous reporter à la page 15 du mémoire qui vous a été présenté. On y trouvera un tableau qui m'aidera à vous expliquer mes arguments.

À la première ligne de ce tableau, on peut voir les économies de subventions que le gouvernement compte réalisés au cours des cinq prochaines années. Il s'agit de la dernière projection. À l'origine, le gouvernement pensait réduire les subventions jusqu'à 250 millions de dollars. Depuis l'annonce des dernières réductions toutefois, on a légèrement modifié ces chiffres, et on projette maintenant un déficit de 350 millions de dollars. Donc, à la première ligne, on peut lire les économies que le gouvernement prévoit de réaliser au cours des cinq prochaines années. Nous nous sommes fondés sur des documents gouvernementaux et de Via.

Ces projections semblent sous-entendre que, si on les additionne, on arrivera à des économies totales de tant, et on réduira le déficit d'autant. En fait cependant, on ne

[Texte]

really misleading because there are a number of costs involved in this closure and a number of indirect effects that will reduce that very considerably. Depending on what you add in, it might in fact turn it down. First of all, on the second line, if you close down half the operations of VIA, one expects that they will pay about half the amounts that they are now paying to CN and CP for the use of rails. In 1988 VIA paid \$72 million to those two companies for the use of rails. CN is, I think, the major part of that.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Prof. George:** But they are only closing down half the system, so if \$72 million is for the whole system, \$36 million might be for the half system. Since CN is the major part, \$25 million a year is what CN presumably is not now going to receive from VIA, so what VIA is saving, CN is losing.

• 1010

Then I understand there are a considerable number of employees who have been working on the passenger service. Following these closures CN will be required to go through a counselling and retraining system, which was estimated in the leaked report from VIA to be about \$20 million in total, which I am assuming will occur in 1990.

Then there is the question from the point of view of the federal government what effect this will have. You create unemployment. The projections are that 2,761 employees will lose their jobs as a result of this. We assume—we hope—that most of those will be absorbed in other employment. Even if only 700 do not find alternative employment, which is not unreasonable, considering that some of those are going to occur in places like Cape Breton and parts of New Brunswick, where no alternative employment is available, a sum of \$15 million is not an unreasonable amount. Then you take account of the fact that they will no longer be paying income tax and they would have to pick up unemployment insurance benefits and welfare and so on.

If you add those together, you get the figures I show in the bottom line here. If then you add the total of the five years, you get the sum of \$955 million, which is not far off the \$1 billion talked about.

However, I think one important aspect of this is the financial analysis. If you have a series of figures stretching out over a number of years, you cannot just add those up because there is interest involved. In the same way, Mr. Chairman, if I gave you a choice between receiving \$1,000 now or \$1,000 in 50 years' time, I expect you would prefer to have the \$1,000 now. I ought to make sure I am not making this offer. The values that occur in the future

[Traduction]

peut se fier à de tels chiffres, car ils ne tiennent pas compte d'un certain nombre de coûts liés aux réductions de service ni de certaines conséquences indirectes qui diminueront considérablement les économies escomptées. On pourrait même dire que, selon ce qu'on ajoute, on arrivera au résultat contraire. D'abord, à la deuxième ligne, on voit que si l'on supprime la moitié des services de Via, la société devra verser près de la moitié de ce qu'elle paie actuellement au CN et au CP pour l'utilisation de leurs rails. En 1988, Via a payé 72 millions de dollars à ces deux compagnies pour l'utilisation de leurs voies ferrées, surtout celles du CN.

**M. Benjamin:** Oui.

**M. George:** Toutefois, on parle ici de la suppression de la moitié des services, et donc si 72 millions de dollars correspond à l'ensemble du réseau, alors 36 millions de dollars pourrait correspondre à la moitié de ce même réseau. Étant donné que c'est le CN qui reçoit la part la plus importante de ces versements, on peut penser que cette société sera privée de quelque 25 millions de dollars par année et, en conséquence, ce que VIA économise est un manque à gagner pour le CN.

Ensuite, je crois savoir qu'un nombre très élevé d'employés étaient affectés au service du transport des voyageurs. À la suite des compressions de services, le CN sera obligé de mettre sur pied un programme de counseling et de recyclage, qui selon le rapport obtenu grâce à une fuite, coûtera quelque 20 millions de dollars, cela probablement en 1990.

Prenons maintenant les conséquences de tout cela sur le gouvernement fédéral. On se trouve à créer du chômage. Selon les projections, 2,761 employés perdront leur gagne-pain. Bien sûr, nous espérons que la plupart d'entre eux décrocheront un autre emploi. Toutefois, si même 700 n'en trouvaient pas, ce qui n'est pas déraisonnable étant donné les lieux de ces mises à pied, à savoir le Cap-Breton et certaines régions du Nouveau-Brunswick, le gouvernement devra probablement déboursier 15 millions de dollars. À cela s'ajoute le fait que ces chômeurs ne paieront plus d'impôt sur le revenu et recevront des allocations d'assurance-chômage, de bien-être social etc.

Si on fait le total de tout cela, on obtient les chiffres qui figurent à la ligne du bas. Si ensuite vous ajoutez le total de cinq ans, cela donne la somme de 955 millions de dollars, ce qui n'est pas loin du milliard dont on a parlé.

Cependant, le plan de l'analyse financière me paraît important. En dépit du fait qu'on dispose de chiffres s'échelonnant sur plusieurs années, on ne peut se contenter de les additionner, en raison de l'intérêt. De la même manière, monsieur le président, si je vous donnais le choix entre recevoir 1,000 dollars maintenant ou 1,000 dollars dans 50 ans, je crois que vous préféreriez recevoir ce montant dès maintenant. Il faut que je m'assure de ne



*[Text]*

are of less significance than the values now and they should be discounted. This is a standard part of financial analysis. Doing this gives a figure of \$139 million a year. This may sound a significant amount but when you put it in context, it is not.

Please may I stress that I have at this stage taken into account only some very direct costs. There are a lot of indirect costs in this that will affect the economy as a whole. I think the biggest one, which was referred to by Mayor Wayne, was the figure of \$600 million a year. I understand this figure came from Ottawa for the loss of tourist business. At the very outside, we can say the government is saving \$139 million a year but, on the other hand, it is losing \$600 million on tourism.

This is only part of the thing. There are all sorts of indirect effects. CP is going to be affected. The people who at present supply VIA are going to be affected. The ramifications throughout the whole economy are bound to be very significant.

I must say that in the matter of determining what a prudent government policy should be, it seems to me pretty obvious that you can get the answer only through a proper cost-benefit analysis to assess the overall effect upon the economy. The effect upon the federal government's budget is one thing, and nobody is denying this is something of importance. However, a government policy for the whole of Canada that hurts it more than it benefits it is surely a bad policy.

This is the thrust of the calculations you have in these pages, sir.

• 1015

**Mayor Wayne:** You have heard, Mr. Chairman, Professor George say that a cost-benefit analysis should be done, and that is what we are asking to be done. As Mayor McCallion and FCM have stated, we are asking the government to take one year, and we support the recommendations of the FCM. Also in that one year, Mr. Chairman, we want to ask something of you. We want you to ask your government not to sell off the equipment, not to dismantle it as they did the last time when the Liberals took it off. I will tell you, the U.S. are just waiting for you to sell it to them. Then when you find out you have made a very big mistake you do not have anything to put back on the rails.

*[Translation]*

pas faire une telle offre. La valeur hypothétique de l'avenir compte moins que la valeur actuelle, et il faut donc la déflater. Cela fait d'ailleurs partie de la procédure normale en analyse financière. Or, compte tenu de cela, on arrive à une somme de 139 millions de dollars par année. Cela vous paraît peut-être important, mais lorsqu'on place cela dans une perspective d'avenir, ça ne l'est pas.

J'aimerais insister sur le fait que j'ai pris en compte seulement certains des coûts très directs. Il reste beaucoup d'autres coûts indirects qui ont des répercussions sur l'économie dans son ensemble. Or le plus important est celui mentionné par M<sup>me</sup> le maire Wayne, soit le montant de 600 millions de dollars par année. Il s'agit des pertes calculées par Ottawa au chapitre du tourisme. On peut donc dire que, même si selon les apparences le gouvernement économise 139 millions de dollars par année, à d'autres égards, il perd 600 millions de dollars dans le secteur du tourisme.

Cela ne représente qu'une partie de la question. Il y a en effet toutes sortes d'effets indirects. Le CP sera lui aussi affecté par ces compressions, tout comme les fournisseurs actuels de VIA. Les ramifications de cette décision affecteront toute l'économie et seront certainement très poussées.

En ce qui a trait à l'élaboration d'une politique gouvernementale prudente, il me semble manifeste de devoir effectuer d'abord une analyse coûts-bénéfices appropriée afin qu'on puisse estimer ses répercussions globales sur l'économie. Les conséquences sur le budget du gouvernement fédéral sont une chose, et personne ne niera leur importance. Toutefois, une grande orientation gouvernementale conçue pour l'ensemble du pays et qui fait davantage de tort que de bien est certainement une mauvaise politique.

Voilà l'essentiel de ce qu'on trouve dans ces pages, monsieur le président.

**Mme Wayne:** Monsieur le président, vous avez entendu le professeur George nous dire qu'une analyse des coûts et des bénéfices s'impose, et c'est d'ailleurs ce que nous demandons. Ainsi que M<sup>me</sup> le maire McCallion et la Fédération canadienne des municipalités l'ont affirmé, nous demandons au gouvernement de sursoir à toute initiative pendant un an, et appuyons les recommandations de la FCM. Au cours de cette même période, monsieur le président, nous aimerions vous demander quelque chose. Nous aimerions que vous obteniez de votre gouvernement de ne pas vendre le matériel et de ne pas le démonter comme cela a été le cas la dernière fois lorsque les Libéraux ont procédé à des compressions. Je vous assure que les américains attendent qu'on le leur vende. Or lorsqu'on se rend compte qu'on a commis une grave erreur, on découvre qu'on n'a plus rien à remettre en service.

[Texte]

**The Chairman:** Our equipment is so old no one would be interested in buying it, quite frankly.

**Mayor Wayne:** I do not know. You could be right on that.

**The Chairman:** We have the general recommendations of the federation. You obviously agree with them and the cost benefits study and all those things. You said something in your general remarks earlier, and perhaps it was the Minister of Labour, about the problems of the "half a loaf".

**Mayor Wayne:** The problem with the "half a loaf", giving us the three-day service and not the seven-day service, is that we know that within a year's time, if you assess our ridership, it will be down. It will not increase.

In the city of Saint John there will be two part-time workers. They come in one-half hour before the train takes off. They are in there for one-half hour until after the train takes off, but you do not even have anyone there for people to go down and make reservations, pick up their tickets, do what they have to do. If you want to kill a service, you are going to kill a service. It will not make, as I stated, any of the connections in the way you have set it up—Monday, Wednesday and Saturday, I believe, are what they are going to give to us. I can honestly say as I sit here that Mr. Bouchard will be back and say, "Elsie, you did not use it this time and you are going to lose it". Well, they have made it so we cannot use it, and that is the way it is.

**Hon. Michael McKee (Minister of Labour, Province of New Brunswick):** Mr. Chairman, if I may I would like to take a couple of minutes to state the position of the Government of New Brunswick on this issue, one that has been repeated publicly many times by our Premier. I would like to say very categorically that we are vehemently opposed to the announced reduction of VIA Rail service in our province. The reason is very simple. It is an essential part of New Brunswick's transportation system today and will remain an essential part of New Brunswick's transportation system tomorrow and in the years to come.

New Brunswick, and indeed Canada's, system of transportation is its lifeblood. It moves our people and goods across the country and indeed it is a symbol of national unity. Our case for maintaining rail service in New Brunswick is clear. We were told to use it or lose it. New Brunswickers have used it to the tune of 450,000—to, from, within and through New Brunswick—in 1988. We do not want, nor do we deserve, to lose it.

My colleagues today have given statistics to prove to you that the savings associated with these cuts are not worth the cost, so I will not go into those details, but I can

[Traduction]

**Le président:** Notre matériel est tellement vétuste que franchement, personne ne sera intéressé à l'acheter.

**Mme Wayne:** Je ne sais pas. Vous avez peut-être raison.

**Le président:** Nous avons reçu les recommandations générales de la Fédération. Vous êtes manifestement d'accord avec elle ainsi qu'avec la demande qu'on effectue une analyse coût-bénéfice et le reste. Dans vos remarques générales, ou peut-être était-ce dans les remarques du ministre du Travail, vous avez parlé du problème que représente la moitié d'une chose.

**Mme Wayne:** La moitié d'une chose, c'est le service de trois jours par semaine plutôt que le service quotidien, car nous savons que d'ici un an, le nombre de voyageurs aura diminué; c'est cela le problème. On n'assistera pas à une augmentation du nombre de voyageurs.

Dans la ville de Saint-Jean, il y aura deux employés à temps partiel, ils arriveront une demi-heure avant le départ du train, mais il n'y a personne qui soit chargé des réservations ou de la vente des billets. Si vous voulez mettre fin au service, alors c'est ce que vous allez obtenir. En outre, je le répète, il n'y aura aucune correspondance possible, les lundi, mercredi et samedi, de la manière que vous avez prévu les nouveaux horaires. Je suis tout à fait sûre que M. Bouchard me dira que je ne me suis pas servie du service et que je vais donc le perdre. Eh bien, il a été rendu inutilisable, c'est ainsi.

**L'honorable Michael McKee (ministre du Travail, province du Nouveau-Brunswick):** Monsieur le président, si vous permettez, j'aimerais intervenir ici pour vous communiquer la position du gouvernement du Nouveau-Brunswick sur la question, à l'instar du premier ministre de notre province qui s'est maintes fois exprimé publiquement là-dessus. Je dirai sans ambages nous nous opposons avec la dernière énergie aux compressions des services de VIA Rail dans notre province. La raison en est bien simple. Il s'agit d'un maillon essentiel du réseau des transports du Nouveau-Brunswick d'aujourd'hui et le demeurera longtemps encore.

Le réseau des transports, tant au Nouveau-Brunswick qu'au Canada tout entier est une artère vitale. C'est grâce à lui que nos citoyens et les marchandises peuvent traverser notre pays et il est même devenu le symbole même de l'unité nationale. Les raisons qui nous font militer pour le maintien du service ferroviaire au Nouveau-Brunswick sont claires. On nous a dit d'utiliser ce service, sinon nous allions le perdre. Or les citoyens du Nouveau-Brunswick ont été 450,000 à l'emprunter en 1988 au sein de la province et à l'extérieur. Nous ne voulons pas perdre un tel service et ne méritons une telle chose.

Mes collègues vous ont fourni aujourd'hui des statistiques à l'appui de notre argument d'après lequel les économies liées à ces compressions n'en valent pas la



## [Text]

tell you that the announced loss of 238 jobs in New Brunswick will indeed place an undue hardship, particularly for the city of Moncton that I represent, which is still feeling the effects of the loss of 1,200 direct jobs from the closure of the CN shops, and now also faces major reductions at CFB Moncton.

Qui sont les personnes qui profitent de VIA Rail? En général, ce sont les économiquement faibles du Nouveau-Brunswick, les étudiants, les personnes les plus âgées, les touristes qui se promènent dans notre province.

Qu'arrivera-t-il à ces passagers si les service de VIA Rail sont coupés ou réduits? Comment vont-ils voyager sans VIA Rail? La plupart vont voyager sur les grandes routes, en autobus ou en automobile. Les grandes routes du Nouveau-Brunswick, comme vous pouvez le constater, sont déjà achalandées de manière inacceptable. Le premier effet des coupures de VIA Rail sera d'exercer encore plus de tension sur notre réseau de grandes routes. Je suis convaincu que le gouvernement fédéral ne devrait pas faire quoi que ce soit pour accroître cet achalandage.

• 1020

Étant donné le grand volume de circulation et le mélange de gros camions et de voitures, une proportion de 40 p.100 de la route Transcanadienne à travers notre province est actuellement achalandée de façon inacceptable.

Mr. Chairman, VIA Rail is an important part of our provincial economy, contributing about \$20 million directly through payroll and procurement. Cutbacks will indeed have a serious effect on our provincial economy. The Port of Saint John will feel the effects of these announced cutbacks. These cuts will mean a reduction in revenue to Canadian Atlantic railways and that may mean that CP will push to abandon the Saint John to Montreal line, effectively stranding the Port of Saint John.

However, notwithstanding the facts and figures we have heard here today, there are intangibles involved as well in reducing such a vital national link. VIA Rail lines are in effect the ties that bind our country together. It is a symbolic link and I believe it will be seen by Canadians as a dividing influence if we indeed go ahead with the reduction in those services.

Canada has always had as one of its main characteristics a certain fragility, and its leaders have taken that into consideration in making decisions. I believe we are now seeing an erosion of the Canadian sense of togetherness if this goes ahead. These cuts will propagate the feeling of exclusion and inequality and these cuts in rail service will not cause New Brunswick and, indeed, Atlantic Canada to fall off the end of the country, but another tie to the rest of Canada is being

## [Translation]

peine. Je ne veux pas entrer dans ces détails, mais je peux vous dire que la perte annoncée de 238 emplois au Nouveau-Brunswick causera certainement de grandes difficultés matérielles, particulièrement dans la ville de Moncton, que je représente. En effet, cette dernière se ressent encore de l'élimination des 1,200 emplois directs causée par la fermeture des ateliers du CN, et doit se préparer aux compressions importantes de service de la base des Forces canadiennes de Moncton.

Who are the people who benefit from VIA Rail? In general, they are the economically disadvantaged people of New Brunswick, students, senior citizens, and tourists who are visiting our province.

What will happen to those passengers if VIA Rail's services are cut or reduced? How will they be able to travel without VIA Rail? Most of them will travel on highways, either by bus or by car. The main highways of New Brunswick, as you can see, are already completely overused. The first effect of the cuts in VIA Rail will put our network of highways in a worse situation. I am convinced that the federal government should not do anything to make the problem worse.

Because of the high volume of traffic and the mix of big trucks and cars, 40% of the TransCanada highway across our province is now unacceptably overused.

Monsieur le président, VIA Rail constitue une partie importante de l'économie de notre province, puisqu'il y contribue directement dans la proportion d'environ 20 millions en salaires et achats. Des coupures auront donc un effet très négatif sur notre économie. Le port de St. Jean ressentira l'incidence des coupures annoncées. Elles entraîneront une réduction des recettes des chemins de fer du Canada atlantique et elles pousseront peut-être le CP à abandonner la ligne de St. Jean à Montréal, ce qui isolera vraiment le port de St. Jean.

Cependant, malgré les faits et les chiffres que nous avons entendus ici aujourd'hui, la réduction d'un réseau national aussi vital présente aussi certaines conséquences intangibles. Le réseau de VIA Rail est ce qui unie notre pays. C'est un lien symbolique et je suis sûr que si nous appliquons la réduction de ces services, les Canadiens y verront une atteinte à notre unité nationale.

Le Canada a toujours été caractérisé par une certaine fragilité et ses dirigeants en ont tenu compte en prenant des décisions. Si ces coupures s'appliquaient, les Canadiens y verraient une atteinte à l'unité nationale. Elles propageraient le sentiment d'exclusion et d'inégalité, et bien que la diminution du service ferroviaire n'entraînera pas le détachement du Nouveau-Brunswick et du Canada atlantique par rapport au reste du pays, il n'en est pas moins vrai qu'elle en train de couper

[Texte]

slowly severed. We will again feel that we are not fully participating in our confederation.

In summary, Mr. Chairman, I want to stress the position of the Province of New Brunswick that we strongly oppose reduction in VIA Rail passenger service, we do not consider a trade-off of roads for rails to be a viable option, and we believe that if your government allows these announced cuts to take place you will be pulling a thread that could begin to unravel the very fabric of Canada.

As a concluding comment, Mr. Chairman, I might remind the committee as well that the Gallup poll today announced in its comment about the results of the polls in Atlantic Canada that the reduction in VIA Rail may very well be a cause for those figures that showed an all-time low of 17% for the Tories on the poll in Atlantic Canada.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes. Minister McKee, I read the paper this morning, too, but you were invited long before the Gallup poll came out. So let us not muddy the... We have enough problems with rail, let us not get into polls. Everyone around this table is quite aware of the political consequences and the political problems in any such decision that the government or any government would make. I had better not say any more than that.

I think it is time now, Mayor Ferguson, to throw it open to questions.

**Mayor Ferguson:** Yes, we have this gentleman here from Cape Breton.

**The Chairman:** Cape Breton, too, because it is all part of Atlantic Canada. Then we have a group of municipal people from the province of Quebec. But we will finish this first and get to the questions before we go on.

**Mayor Wayne:** Mr. Chairman, the gentleman who just came in is Guy Leblanc, the minister from—

**The Chairman:** Yes, I know, but he is supposed to come later. You have fed us enough at the moment. We want to get into questions here. Let us hear from Manning right—

**Mayor Ferguson:** Mr. Chairman, if we might, I would suggest that we deal with the position of Cape Breton right now, Mayor Manning MacDonald, and also with our Quebec counterparts. Then we could have the question period. I think the questions will revolve basically on the same kinds of issues; they affect us all the same.

• 1025

**The Chairman:** I am in your hands, and you are the witnesses. If that is the way you want it, then that is... I

[Traduction]

lentement un autre maillon dans la chaîne qui représente le Canada. Nous aurons à nouveau le sentiment de ne pas pleinement participer à notre confédération.

Pour résumer, monsieur le président, je voudrais souligner la position du Nouveau-Brunswick: nous nous opposons formellement à la réduction du service passager de VIA Rail, et le remplacement des voies ferrées par les routes ne nous paraît pas une option viable; nous croyons que si votre gouvernement accepte que les coupures annoncées deviennent une réalité, cela pourrait signifier le début de l'érosion de la texture même du Canada.

Pour terminer, monsieur le président, je voudrais rappeler aussi au Comité que l'institut Gallup a indiqué aujourd'hui à propos des résultats des sondages effectués dans le Canada atlantique que la réduction du service de VIA Rail pourrait fort bien expliquer la cote la plus basse de 17 p. 100 jamais obtenue pour les Conservateurs dans cette région.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Oui. Monsieur McKee, j'ai lu aussi les journaux de ce matin mais nous vous avons invités longtemps avant le résultat du sondage Gallup. N'éclaboussons donc pas... Nous avons suffisamment de difficultés avec les chemins de fer pour nous lancer dans les sondages. Tout le monde autour de cette table sait fort bien quelles peuvent être les conséquences et les difficultés politiques d'une telle décision, qu'elle soit prise par ce gouvernement ou n'importe quel autre. Il vaut mieux que je n'en dise pas plus.

Il est temps maintenant que le maire, monsieur Ferguson, passe aux questions.

**M. Ferguson:** Oui, nous avons ce monsieur-ci, du Cap Breton.

**Le président:** Le Cap Breton aussi, puisqu'il fait partie du Canada atlantique. Nous avons ensuite un groupe de représentants des municipalités du Québec. Nous terminerons ceci d'abord pour passer aux questions avant de poursuivre.

**Mme Wayne:** Monsieur le président, le monsieur qui vient d'arriver est Guy Leblanc, ministre de... .

**Le président:** Oui, je sais, mais il est censé venir plus tard. Vous nous avez suffisamment alimenté pour le moment. Je voudrais passer maintenant aux questions. Écoutons d'abord Manning... .

**M. Ferguson:** Avec votre permission, monsieur le président, je proposerais que nous examinions d'abord la situation du Cap Breton en écoutant le maire Manning MacDonald ainsi que nos homologues québécois. Nous pourrions passer ensuite aux questions qui portent essentiellement sur les mêmes problèmes qui se posent à nous.

**Le président:** Je suis à votre disposition et vous êtes les témoins. Si c'est ce que vous préférez, c'est ce que nous



[Text]

see nods from members. That will be good. We have to be out of this room at 1 p.m.

**Mayor Ferguson:** Okay, but I understand our friends from Quebec want to go after the question period.

**The Chairman:** I think it would be better for you and also for the witnesses from Quebec. Some people say theirs is a distinct society, and I do not want to get into that at the moment, but—

**An hon. member:** I do not buy that.

**The Chairman:** —I certainly feel they have a little different focus. The same catalyst is the decision, but they have a different focus from what I have heard here. At the moment, I think it would be better for them.

Anyway, let us forget that. We are all Canadians, and we are trying to solve a problem.

**His Worship Mayor Manning MacDonald (City of Sydney, Nova Scotia):** The chairman realizes that. Anyway, thank you very much for the opportunity to say a few words on behalf of the members here from Cape Breton.

I tabled the brief to you earlier, Mr. Chairman. Basically, it is a brief upon the demise of VIA Rail, and the submission is made on behalf of the County of Cape Breton, the City of Sydney, the Town of North Sydney, the Town of Sydney Mines, the Town of Glace Bay, the Town of New Waterford, the Town of Dominion and the Town of Louisburg, all located in industrial Cape Breton on Cape Breton Island.

I do not think the document could have been compiled without relevant inputs from the community. The people of Cape Breton were adequately represented—and I think this is an important point here—by the undernoted: the Canadian Labour Congress, the Cape Breton District Labour Council, the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, the Cape Breton Board of Trade, Northside Community Futures, Northside Industrial Commission, the United Mine Workers, the United Steel Workers, the Cape Breton Development Corporation, the Sydney Steel Corporation, Sydney Community Futures and the Cape Breton Tourist Association.

Mr. Chairman and members, I do not think I have to tell you that we in Cape Breton are well acquainted with experiencing cuts in many areas of our economy, and more particularly, I think talking about the problems that seem to be continuous in Cape Breton Island has become a national pastime. It has become a way of life for us, with unemployment figures well above the national average and outward migration a fact of life for us on Cape Breton Island. Also, the loss of services and facilities over the past number of years has been simply catastrophic to our way of life and our day-to-day needs.

[Translation]

ferons... Certains députés font signe que oui. Je suis d'accord. Nous devons quitter cette salle à 13h00.

**M. Ferguson:** Très bien, mais je crois savoir que nos amis du Québec veulent partir après la période de questions.

**Le président:** Je crois que ce serait mieux pour vous ainsi que pour les témoins du Québec. Certains disent que leur société est une société distincte, et je ne veux pas me lancer là-dedans pour le moment, mais... .

**Une voix:** Je ne suis pas d'accord.

**Le président:** ... Je suis certain que leur perspective est légèrement différente de la nôtre. La décision constitue le même catalyseur, mais leur optique est un petit peu différente que celle que j'ai entendue ici. Pour le moment, je pense que ce serait mieux pour eux.

Quoiqu'il en soit, oublions ça. Nous sommes tous des Canadiens qui essayons de résoudre un problème.

**Son Honneur le maire Manning MacDonald (Ville de Sydney, Nouvelle-Écosse):** Le président se rend compte de cela. Malgré tout, je vous remercie beaucoup de me donner l'occasion de dire quelques mots au nom des habitants du Cap Breton.

Je vous ai déjà envoyé mon mémoire, monsieur le président. Essentiellement, il porte sur la fin des activités de Via Rail et je le présente au nom du comté du Cap Breton, des villes de Sidney, North Sidney, Sidney Mines, Glace Bay, New Waterford, Dominion, Louisburg, toutes situées dans la région industrielle de l'Île du Cap Breton.

Je ne pense pas que ce document aurait pu être élaboré sans tenir compte du point de vue de la collectivité. Les gens du Cap Breton ont bien été représentés—et il me paraît important de le souligner—par les organismes suivants: Le Congrès du travail du Canada, le *Cap Breton District Labour Council*, la Fédération canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, la Chambre de commerce du Cap Breton, la *Northside Community Futures*, la *Northside Industrial Commission*, la *United Mine Workers*, les Métallurgistes unis, la Société de développement du Cap Breton, la *Sydney Steel Corporation*, la *Sydney Community Futures* et l'Association touristique du Cap Breton.

Monsieur le président, membres du Comité, je ne pense pas devoir vous préciser qu'au Cap Breton, nous connaissons fort bien les coupures dans nombre de domaines de notre économie et en discuter semble être devenu chez nous un passe-temps national c'est quelque chose qui fait partie de notre vie quotidienne puisque les chiffres du chômage dépassent de loin les moyennes nationales et que la migration est devenue aussi chose courante pour nous. De plus, la perte de services et d'installation ces dernières années a eu une incidence catastrophique sur notre façon de vivre et nos besoins quotidiens.

## [Texte]

Passenger service to us is a vital link between Cape Breton Island and the mainland of Nova Scotia and the rest of Canada. As for the Joint Expenditure Board's position—and that is who I am representing today, all these municipalities that I previously mentioned—there are two key words here, and they are “protect” and “support”. Those are the two key words I would like to dwell on for a moment to protest the announcement by the Hon. Benoit Bouchard on October 4 that the Government of Canada intends to discontinue regional passenger rail service effective January 15, 1990, and to support the provision of a strong national passenger rail service as an integral part of the fabric of Canada.

We submit that the establishment of VIA in the late 1970s was doomed to failure from the start, and the reason for this is that the concept of a single corporate entity devoted to the enhancement of passenger rail was implemented in legislative terms only. An inadequate rail bed, antiquated rolling stock, a subservient relationship with Canadian National and CP, together with the failure of all to replace or renovate such holdings have led to the demise of VIA. Perhaps more importantly, the role of passenger rail must be decided in the context of a larger transportation policy and even in larger social and economic policies in the national government. I do not have to tell you who made that comment; it was Mr. Lawless.

If I can move on in the interests of trying to get this done as quickly as possible to enable you to have some more time for questioning, I want to zero in on some of the problems we are facing in Cape Breton.

Cape Breton Island is a community of 170,000 people whose per capita disposable income is 25% to 30% below that of the Canadian average and who, in the words of the *Review of Passenger Rail Transportation in Canada*, are among the most rail-dependent in the nation. I think that is the key statement of our entire brief: among the most rail-dependent in the nation. Indeed, 54% of this demographic base represents the young and the elderly. Of the 70,000 persons available for work, only 54,000 are employed, due to the economic plight of the region as reflected in unemployment statistics and a low participation rate.

We agree that VIA Rail in its present state is unacceptable to the Canadian people as well as to the Government of Canada. However, that is not to say that passenger rail is not essential to the economic viability of this country, nor indeed the regions. Given the existence of the Free Trade Agreement, economic influences are dictating north-south communications.

• 1030

Under present circumstances, no longer in the case of Cape Breton Island will rail be a physical contribution to the national east-west identity of Canada. Rather, such

## [Traduction]

Le service de passager représente pour nous un lien vital entre l'Île du Cap Breton et le reste de la Nouvelle-Écosse et du Canada. Pour le Conseil économique mixte que je représente aujourd'hui et qui regroupe toutes les municipalités que j'ai citées tout à l'heure, deux notions sont essentielles: «protéger» et «appuyer». Je voudrais m'y arrêter un instant pour m'élever contre ce qu'avait annoncé l'honorable Bouchard le 4 octobre, c'est-à-dire que le gouvernement du Canada a l'intention de cesser le transport régional ferroviaire de passagers dès le 15 janvier 1990 pour appuyer par ailleurs un bon service national de transport ferroviaire de passagers, en tant que partie intégrante de la texture du Canada.

Nous estimons que la création de Via à la fin des années 70 était vouée à l'échec dès le début car le principe d'une entité unique consacré à la promotion du service ferroviaire de passagers ne s'était appliqué que sur le plan législatif. Une infrastructure ferroviaire insuffisante, un matériel roulant désuet, un assujettissement au Canadien national et au CP, ainsi que l'échec de tous les intéressés à remplacer ou moderniser ce qui l'exigeait a entraîné la mise en désuétude de Via. Rappelons surtout que le rôle des trains de passagers doit être décidé dans un contexte plus vaste, celui de la politique des transports, voire même des politiques économiques et sociales du gouvernement national. Je n'ai pas besoin de vous dire qui a fait cette observation, c'était M. Lawless.

Je vais essayer d'aller le plus vite possible pour vous permettre de poser des questions, et vais donc me pencher maintenant sur certains des problèmes qui se posent pour nous au Cap Breton.

L'Île du Cap Breton est une collectivité qui compte 170,000 âmes dont le revenu disponible par habitant est de 25 à 30 p. 100 inférieur à la moyenne canadienne et qui selon l'«étude du transport ferroviaire de passagers au Canada» dépendent le plus des chemins de fer par rapport aux autres Canadiens. C'est là justement l'argument essentiel de tout notre mémoire. En fait, 54 p. 100 de cette base démographique représentent les jeunes et les personnes âgées. Parmi les 70,000 personnes pouvant travailler, 45,000 seulement sont employées en raison des difficultés économiques de la région que traduisent les statistiques sur le chômage et le faible taux de participation.

Nous convenons que, dans l'état actuel des choses, Via Rail est inacceptable aussi bien pour les Canadiens que pour leur gouvernement. Cela ne veut cependant pas dire que le transport ferroviaire de passagers n'est pas essentiel à la viabilité de ce pays, voire même des régions. Compte tenu de l'Accord du libre-échange, l'économie exige des communications nord-sud.

Dans les circonstances actuelles, au Cap Breton, le rail ne contribuera plus à l'identité nationale est-ouest du Canada et nos collectivités n'en seront plus isolées.



[Text]

circumstances will result in community isolation. Indeed, the discontinuance of the Halifax-Sydney rail dayliner is a tangible break in the transcontinental network linking Newfoundland by Marine Atlantic.

In addition, 130,000 people must find alternative means of surface travel, either by bus or by automobile. The minister's comments in respect to the existing capacity of air and bus transportation to absorb such demand is without foundation. The elderly, the disabled, the sick and the young of Cape Breton, due to present regional economic disparities, will not be able to take advantage of either mode. I could tell you that, when it costs \$300 to fly from Sydney to Halifax, you will realize the significance of that last statement.

The sole public carrier for surface transportation is being placed in an advantageous monopolistic environment. It is true to say that the past marketing practices of VIA in respect to pricing and reservations were woefully inadequate, but the correction of them by elimination does not justify the abandonment of the general public to an imperfect marketplace.

The province of Nova Scotia and the municipalities of Cape Breton can now envisage increased expenditures, both capital and operating, for road construction and maintenance. Heavier vehicular traffic will give rise to significant risk to person and property, from the point of view of the pedestrian and the traveller, and will result in costs to be absorbed by local government. Those who have been lucky enough to travel our highways in Cape Breton will know what I am talking about.

The loss of 16 jobs is a concern to an economic area that is continually facing difficulty. A further concern is the spin-off effect, which is estimated at a job loss of 60 from the immediate closure of the Halifax-Sydney dayliner. The impact on the economy is very aptly described in chapter 9 of the *Review of Passenger Rail Transportation in Canada*, which addresses the effect on tourism and other impacts such as mobility, congestion, safety, and competition. All this contradicts the minister's remark of October 14, 1989.

Even more alarming are the comments with respect to freight. The absence of passenger rail reduces the financial feasibility of freight. It is widely known that Canadian National has been accused of demarketing branch lines. These allegations are being leveled in mainland Nova Scotia and Prince Edward Island. If founded, it is only a question of time before the Sydney-Halifax line is the subject of an application to the National Transportation Agency.

If closed, the economy, the environment, and the people of Cape Breton Island will receive a blow from which recovery will be impossible, in terms of quality of life as well as the standard of living. I think it is ironic to look at what is happening in Cape Breton Island. The

[Translation]

En fait, la suppression du service ferroviaire quotidien entre Halifax et Sydney constitue une rupture concrète du réseau transcontinental reliant Terre-Neuve par Marine atlantique.

En outre, 130,00 personnes doivent trouver d'autres moyens de transport de surface, par bus ou automobile. Les observations du ministre au sujet de la capacité actuelle des transports aériens et en autobus à répondre à cette demande ne sont pas fondées. Les personnes âgées, les handicapés, les malades et les jeunes du Cap Breton ne pourront pas profiter de ces modes de transport en raison des disparités économiques régionales actuelles. N'oubliez pas que le vol entre Sydney et Halifax coûte 300\$, et vous comprendrez ce dont je veux parler.

Le seul transporteur public de surface se trouve actuellement avantagé puisqu'il monopolise le marché. Il est vrai que les pratiques de marketing de Via étaient tout à fait insatisfaisantes aussi bien pour les prix que pour les réservations, mais vouloir redresser la situation en supprimant des activités de la compagnie ne justifie pas que le public soit livré à un marché imparfait.

La province de la Nouvelle-Écosse et les municipalités du Cap Breton peuvent actuellement envisager une augmentation des dépenses aussi bien de capital que d'exploitation pour la construction et l'entretien de routes. Une circulation plus intense sur ces dernières présentera beaucoup de risques pour les piétons, les passagers et les véhicules, les municipalités devant aussi absorber d'avantage de coûts. Ceux qui ont eu la chance d'emprunter nos autoroutes au Cap Breton sauront de quoi je veux parler.

La perte de 16 emplois préoccupe une région économique continuellement confrontée à des difficultés. Nous craignons aussi les autres retombées, évaluées à une perte de 60 emplois en raison de la fermeture immédiate du service ferroviaire quotidien entre Halifax et Sydney. Les répercussions sur l'économie sont très bien décrites au chapitre 9 de l'«étude du transport ferroviaire des passagers au Canada» qui examine les conséquences sur le tourisme et sur d'autres aspects dont la mobilité, la congestion, la sécurité et la concurrence. Tout cela contredit les observations que faisait le ministre le 14 octobre 1989.

Ce qui paraît plus alarmant ce sont les observations concernant le transport des marchandises. L'absence des lignes ferroviaires de passager réduit la faisabilité financière du transports des marchandises. On sait bien que le Canadien national a été accusé de retirer du marché les lignes d'embranchement. On entend de telles allégations sur le continent en Nouvelle-Écosse ainsi que dans l'Île-du-Prince-Édouard. Si elles étaient fondées, très bientôt, la ligne Sydney-Halifax ferait l'objet d'une demande auprès de l'Office national des transports.

En cas de fermeture, l'économie, l'environnement et la population de l'Île du Cap Breton recevront un choc dont ils ne pourront pas se relever aussi bien pour la qualité que pour le niveau de vie. Il me paraît ironique de voir ce qui se passe actuellement dans l'Île du Cap Breton. Le

## [Texte]

federal government is now employing strategies under Enterprise Cape Breton and ACOA to bring new business to the area and to market products from the island westward. Also, \$250 million was just spent to give us a world-class rail to be produced in Sydney Steel. At the same time we are losing the means to transport the rails from Cape Breton Island. It does not make any sense to me.

Marine Atlantic and North Sydney has already lost 60% of the container traffic between mainland Canada and Newfoundland due to the closure of rail in that province, and the remainder is now at risk. The competitive position of Sydney Steel will be adversely affected, leaving the rail manufacturer in the ludicrous position of shipping to international markets with no hope of accessing any domestic market—this in spite of significant government investment.

Although verbally reassured by Canadian National that, if the volume of tonnage is maintained then service will be available, the Cape Breton Development Corporation may have to transport 700,000 tonnes of coal by road through the scenic grandeur of Cape Breton Island. In today's sensitive climate environmental controls may dictate the replacement of such coal by other suppliers, or this may occur due to the market competition because of increased transportation costs.

Such economic impact in terms of job losses may seem small when looked at in a national context. However, unemployment statistics in excess of 25% indicate that Cape Breton Island is struggling for economic survival and does not have the luxury of considering the future planned orderly development of the region. It is a false dichotomy to assume that the socio-economic mandate of the government—for example, public effectiveness—is incompatible with corporate efficiency.

• 1035

This statement is validated by evidence from the United States, the United Kingdom, etc. In these countries, rail is a profit-making enterprise with all levels of government appropriately responding to the physical, social and environmental needs of the populace.

Many reputable sources—indeed, the Government of Canada itself—have indicated that the fiscal targets in respect of VIA will not result in the desired deficit reduction, and you have heard that mentioned earlier by Mayor Wayne.

Just in closing, the recommendations we are making I think are recommendations that other groups have already made, and indeed we have touched on in the past as well.

Our recommendations are that Parliament, the Government of Canada and the provinces, through the

## [Traduction]

gouvernement fédéral emploie actuellement des stratégies dans le cadre d'*Entreprise Cape Breton* et de l'APECA pour que de nouvelles entreprises viennent dans la région et pour vendre à l'ouest des produits fabriqués dans l'île. De plus, on vient de dépenser 250 millions de dollars pour que les aciéries de Sydney puissent fabriquer les rails de qualité exceptionnelle. Dans le même temps, nous perdons les moyens de les faire sortir de l'île du Cap Breton. C'est tout à fait absurde, selon moi.

Marine atlantique et *North Sydney* ont déjà perdu 60 p. 100 du mouvement de conteneurs entre le continent et Terre-Neuve en raison de l'interruption du service ferroviaire dans cette province, et le reste est actuellement compromis. La position concurrentielle de *Sydney Steel* sera amoindrie, ce fabricant de rails se trouvant dans la situation absurde d'expédier à destination de marchés internationaux sans espérer l'accès au marché intérieur, malgré les importants investissements du gouvernement.

Malgré les promesses verbales du *Canadian National* selon lesquelles si le volume du tonnage est maintenu le service sera disponible, la Société de développement du Cap Breton pourra devoir transporter 700,000 tonnes de charbon par route, à travers les beaux paysages du Cap Breton. Le très grand intérêt actuel pour la défense de l'environnement peut imposer que le charbon soit remplacé par d'autres sources d'énergie, à moins que cela ne se produise en raison de la concurrence du marché et du coût accru des transports.

De telles conséquences économiques comme les pertes d'emplois peuvent paraître minimes si on les situe dans un contexte national. Cependant, le chômage de plus de 25 p. 100 montre bien que l'île du Cap Breton lutte pour assurer sa survie économique et qu'elle ne peut pas se permettre d'envisager un développement planifié et ordonné de la région. C'est une fausse dichotomie que de supposer que le mandat socio-économique du gouvernement—par exemple l'efficacité publique—est incompatible avec l'efficacité des entreprises.

Ce qui se passe aux États-Unis, au Royaume-Uni et ailleurs montre bien que ce que j'avance est vrai. Dans ces pays, les chemins de fer constituent des entreprises rentables où tous les niveaux du gouvernement réussissent à répondre aux besoins physiques, sociaux et environnementaux de la population.

Selon de nombreuses sources viables—et même du gouvernement du Canada—les objectifs financiers que l'on s'est fixé pour Via Rail n'entraîneront pas une réduction souhaitée du déficit, comme vient de vous l'indiquer le maire, M<sup>me</sup> Wayne.

Pour terminer, nous avons présenté des recommandations semblables à celles des autres groupes, et nous en avons d'ailleurs parlé déjà par le passé.

Voici nos recommandations: il faudrait que le Parlement, le gouvernement du Canada et les provinces,



[Text]

mechanism of the First Ministers' Conference, carry out the following:

First, immediately take steps to quantify benefits in terms of cost effectiveness for all modes of transportation and similarly, ensure equity of fiscal capacity in such analysis—no hidden subsidies. Examine the diversification of rail carriage, mail, express and motor vehicles, and reverse the decision in respect of VIA Rail.

Second, subsequent to the foregoing, define a national transportation policy with respect to all forms—air, road, rail and water. Within this context, identify a national rail policy, establish effective and efficient legislative entities, provide such body in respect to passenger rail with equitable access to a renovated rail bed, adequate rolling stock and other equipment. Institute a business plan to which the rail authority can be responsive and accountable, and reflect the cost of social mandates in the estimates of social, not transportation, agencies. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mayor MacDonald. We are going to throw this open to questions now. I see Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, first of all, let me join you in thanking our witnesses for appearing today and let me say that the presentation of the Federation of Municipalities and the respective mayors from across Canada, groups that have been put together here today, has been absolutely first-class. It is almost overwhelming in the amount of information that has come forward today, particularly the statistical analysis provided by Professor George.

There is a lot of information, but even as the presentation was being made this morning, new information came our way—I think it has been submitted in some form to the witnesses at the top of the table and I understand they have had a chance to look at it and would like a response—and that is the appointment this morning of the Royal Commission on Transportation.

I think we all know a great deal has been said about the royal commission. We have been told that it is going to look at all of the aspects of transportation in Canada; it is going to provide the answers.

Mayor McCallion, Mr. Ferguson, Mayor Wayne, Mayor MacDonald and others have all talked about the ad hockery that they perceive now present in our transportation system. Things are being done without a plan. A royal commission after the fact is somewhat worrisome.

Let me just tell you, and I would ask you to respond at the head table. Without commenting on the qualities of any of the individuals appointed, it strikes me immediately...

[Translation]

par l'intermédiaire de la Conférence des premiers ministres, appliquent ce qui suit:

Qu'ils prennent dans l'immédiat des mesures pour analyser les coûts/avantages de tous les modes de transport, et ce de façon équitable pour éviter les subventions cachées. Qu'ils examinent la diversification des transports ferroviaires, postaux, par messagerie et véhicules à moteur afin de revenir sur la décision prise au sujet de Via Rail.

Par ailleurs, compte tenu de ce qui précède, il y a lieu de définir une politique nationale pour tous les modes de transport, par air, route, rail et voie d'eau. Dans ce contexte, il faut définir une politique ferroviaire nationale, créer des entités législatives efficaces afin que le transport ferroviaire des passagers bénéficie d'infrastructures modernisées, de bon matériel roulant ainsi que de l'équipement nécessaire. Il faudrait dresser un plan d'entreprise devant être respecté par les responsables des chemins de fer et confier les problèmes sociaux économiques à des organismes spécialisés dans ces questions plutôt que dans les transports. Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur MacDonald. Nous allons commencer maintenant la période de questions. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Monsieur le président, tout d'abord, je voudrais me joindre à vous pour remercier nos témoins d'avoir comparu aujourd'hui; permettez-moi de dire que l'exposé de la Fédération des municipalités et de chacun des maires du Canada—de ces groupes qui se sont constitués ici aujourd'hui—a été exceptionnel. Je suis abasourdi par tous les renseignements que nous avons obtenus aujourd'hui et surtout par les statistiques que nous a fournies M. George.

Il y a donc énormément d'informations, et alors qu'on nous en donnait ce matin, nous en avons appris de nouvelles les témoins de la table principale vont avoir l'occasion de s'y pencher et de nous dire ce qu'ils en pensent—je veux parler de la nomination ce matin de la Commission royale sur les transports.

Nous savons tous qu'on a beaucoup parlé de cette commission. On nous a dit qu'elle allait se pencher sur tous les aspects des transports au Canada, ce qui va donner des réponses.

Le maire McCallion, M. Ferguson, le maire Wayne, le maire M. MacDonald et d'autres ont parlé de l'impression de désordre que leur donnait actuellement notre système de transport. Les choses s'y font en l'absence d'un plan. Une Commission royale après coup est quelque chose d'assez préoccupant.

Permettez-moi de vous dire... je voudrais que vous répondiez à la table des témoins. Sans faire de commentaire sur les qualités des personnes nommées, je suis tout à fait frappé...

[Texte]

Frankly, I am surprised that we have a royal commission—and I just note this—headed up by the former Conservative transport minister and finance minister from the Province of Alberta and co-chaired by a former Conservative minister from the province of Ontario, with the membership of a former Conservative MP out of the House of Commons.

The former chairman of Canadian National is a member of that commission and the former deputy minister of Privatization and Regulatory Affairs is the executive director of the commission, etc., etc.

There are no representatives of the Federation of Municipalities of Canada, there are no representatives of Canada's senior citizens, youth or the poor, for that matter—those most affected by cutbacks in VIA Rail.

So I would ask for a response from the head table. Do you take some degree of comfort from the appointment of this commission? I tell you, frankly, that I do not.

**Mayor Wayne:** After hearing that—no, I do not. Mr. Chairman, I take exception to it because here we are, we come here and we present facts to you, and we have a loaded royal commission. It is loaded. Come on. Who is going to come out if you are all PCers? My God, I am Gordon Fairweather's cousin, but I am still here telling you you are doing it wrong. But there is nobody on that commission who is going to tell you you are doing it wrong.

• 1040

**The Chairman:** Mr. Tobin, I am not surprised at the question. You did not quite recite it. The co-chair is a lady I have read about in the papers. She certainly was never a defeated Conservative minister, member, or anything else. So you misstated that fact. There is a fellow called Bill Kelly there who was the great arbitrator in the Department of Labour. You can take all your time on the royal commission and it is all right to me. I do not think you should waste your time on the royal commission. You can do this in the House, Mr. Tobin. You have made your point.

The interesting thing, I find, is the coincidence that the royal commission. . . I think this is what the mayors and municipalities can be irritated about: the day it is announced is the day you appear here. Obviously that is going to be more news than you are going to make. That does not help your case.

But I do not think you really do justice to some of the people on the commission in the inflection you use as you describe them. Even Mr. John Hamilton, I know—and this pre-dates Mr. Benjamin—is an expert in aviation law, etc.

[Traduction]

Franchement, je m'étonne que nous ayons une Commission royale présidée, soit dit en passant par l'ancien ministre conservateur des transports ainsi que par le ministre des Finances de l'Alberta et co-présidée par un ancien ministre conservateur de la province de l'Ontario, un de ses membres étant un ancien député conservateur de la Chambre des communes.

L'ancien président du Canadien national est membre de cette commission et l'ancien sous-ministre de la privatisation et des Affaires de la réglementation est directeur administratif de cet organisme, et ainsi de suite.

La commission ne compte aucun représentant de la Fédération des municipalités du Canada, pas plus que des représentants ou des citoyens âgés du Canada, ni même des jeunes et des pauvres d'ailleurs. . . ceux et celles que touchent le plus les coupures de Via Rail.

Je voudrais donc demander aux témoins de la table principale de bien vouloir me répondre. La nomination de cette commission vous réconforte-t-elle? Je peux vous dire franchement que la réponse est non en ce qui me concerne.

**Mme Wayne:** Je suis de votre avis, après vous avoir entendu. Monsieur le président, j'ai certaines réserves, car nous sommes ici pour vous présenter des faits et cette Commission royale ne sera pas objective. La composition de la Commission est déséquilibrée, voyons. Qui va y aller, si vous êtes tous des Conservateurs? Ecoutez, je suis la cousine de Gordon Fairweather, mais cela ne n'empêche pas de venir ici vous dire ce qui ne va pas. Mais il n'y a personne au sein de cette Commission qui va vous dire que vous faites erreur.

**Le président:** Monsieur Tobin, je ne suis pas surpris par la question. C'était presque une récitation. J'ai entendu parler de la coprésidente dans les journaux. Elle n'a jamais été ministre conservateur déchu, ni député ni autre chose. Vous vous êtes trompé sur les faits. Il y a un type du nom de Bill Kelly qui était là, et c'était lui le grand arbitre au ministère du Travail. Vous pouvez consacrer tout le temps qui vous est alloué à la question de la Commission royale, peu m'importe, mais je pense que vous perdez votre temps. Vous pourriez faire cela à la Chambre, monsieur Tobin. Tout le monde a bien compris votre opinion.

Ce qu'il y a d'intéressant, je trouve, c'est la coïncidence, le fait que la Commission royale. . . Ce qui irrite je pense les maires et les municipalités, c'est ceci: le jour de l'annonce coïncide avec le jour où vous êtes ici. Il est évident que les médias vont parler davantage de cela que de vos propos. Cela ne vous aide guère.

Quoiqu'il en soit, je ne pense que vous soyez très juste envers certains membres de la Commission dans la description que vous en avez faite. Même M. John Hamilton, je le sais—et cela se passait avant l'époque de M. Benjamin—est un expert en matière de droit de l'aviation, etc.



[Text]

**Mr. Benjamin:** What does that have to do with rail passenger service?

**The Chairman:** The commission is not just on rail passengers, obviously.

**Mayor Ferguson:** It might get the media attention today, but it will not get the attention of the voters in the next election. Those are the people you people have to be concerned about. They are all grassroots. You are elected by the same people. If you do not want to play ball with the people, you will not be making any decisions.

**Mayor McCallion:** Mr. Chairman, my comment on this would be that I look at this and quite honestly I do not want to get involved in party politics, because I believe any appointments by provincial and federal governments are usually patronage appointments. At the local level we do it a bit differently.

**Mayor Wayne:** Much differently.

**Mayor McCallion:** I just say to you that I think it is an insult to the Federation of Canadian Municipalities that the Prime Minister of this country would overlook us. I take exception to that. I would ask this committee to recognize strongly. . . I am not sure Mr. Mulroney knows that municipalities exist in this country. I am not sure. And I take real exception that he would ignore the Federation of Canadian Municipalities in this regard, when in the last two to three years we have been a leader in trying to work with the federal government to assist it to get a national transportation policy for this country. I tell you, that is an insult, and I take exception to it.

**Mayor Wayne:** So do I.

**Mayor McCallion:** But it is typical.

If these are honest people, which I hope and am sure they are, I do not care what party they belong to. But I take real exception that they overlooked the most important level of government in this country, the level of government where the federal government has all the money, the provinces have all the authority, and we have all the problems.

**Mayor Wayne:** And we do all the work.

**Mayor McCallion:** VIA Rail is going to be our problem, not your problem in this House. That is what I mean. Leave party politics out of it. Let us look at the country of Canada for a change. That is what I take exception to.

I hope you folks will make a strong recommendation to the Prime Minister of this country. Get him back here and start dealing with the matters of this country instead of South Africa and a few other places. He seems to be more concerned about them than he is about our country.

**Mayor MacDonald:** Mr. Chairman, my only comment at this point would be that I think it is even more

[Translation]

**M. Benjamin:** Que cela a-t-il à voir avec le service ferroviaire pour passagers?

**Le président:** La Commission ne va pas uniquement se pencher sur le sort des trains voyageurs, cela est évident.

**M. Ferguson:** Cela attirera peut-être l'attention des médias aujourd'hui, mais ça n'attirera pas celle des électeurs lors des prochaines élections. C'est à ces gens-là que vous devriez vous intéresser. Ce sont eux qui sont à la base. Si vous refusez de jouer selon les règles avec les gens, vous ne serez plus là pour prendre des décisions.

**Mme McCallion:** Monsieur le président, en ce qui me concerne, je regarde cela mais, bien franchement, je ne veux pas m'adonner à de la politiquerie, et je pense que la plupart des nominations faites par les gouvernements fédéral et provinciaux sont des faveurs politiques. Au niveau local, nous faisons les choses de façon légèrement différente.

**Mme Wayne:** Très différente.

**Mme McCallion:** Je tiens tout simplement à dire qu'à mes yeux c'est une insulte à la Fédération canadienne des municipalités que le premier ministre n'ait pas pensé à nous. Cela m'ennuie profondément. C'est pourquoi je demanderais au Comité de reconnaître, en des termes clairs. . . j'ignore si M. Mulroney sait qu'il existe des municipalités au pays. Je n'en suis pas convaincue. Et cela m'indigne qu'il ignore la Fédération canadienne des municipalités dans ce dossier, alors qu'au cours des deux ou trois dernières années, nous avons joué un rôle de leader en essayant de travailler en coopération avec le gouvernement fédéral pour l'aider à élaborer pour le pays une politique nationale des transports. Cela m'insulte et m'offense.

**Mme Wayne:** Moi aussi.

**Mme McCallion:** Mais cela est typique.

Si ces personnes sont honnêtes, ce que j'espère et ce dont je suis certaine, peu importe à quel parti elles appartiennent. Ce qui m'offusque, c'est qu'ils aient laissé de côté le palier gouvernemental le plus important au pays: le gouvernement fédéral a tout l'argent, les provinces ont tous les pouvoirs, et nous, nous avons tous les problèmes.

**Mme Wayne:** Et nous faisons tout le travail.

**Mme McCallion:** *Via Rail* sera notre problème et non pas le vôtre, à la Chambre. C'est cela que je veux dire. Laissez de côté l'esprit de parti. Tenons compte pour une fois du pays. C'est tout cela qui m'offusque.

J'espère que vous soumettrez des recommandations fermes au premier ministre là-dessus. Qu'il revienne ici et qu'il commence à s'occuper des affaires du pays au lieu de celles de l'Afrique du Sud et de certains autres pays. Il donne l'impression de s'intéresser davantage à eux qu'au Canada.

**M. MacDonald:** Monsieur le président, le seul commentaire que j'aimerais faire ici, c'est qu'il me semble

[Texte]

appropriate... our recommendations earlier that a moratorium be placed on any rail closures as a result of this. It is ironic that we are getting this today, when our rail service is about to be decimated right across the country. I would suggest that as a result of this royal commission at least a moratorium on any changes in VIA Rail should be—

**The Chairman:** That is your own interpretation, Mayor MacDonald.

**Mayor McCallion:** Mr. Chairman, we did not come up here for publicity. That is not what we are here for. You were saying this will get more publicity than we are getting. We are up here to be responsible elected officials. We have brought before you once again Professor George. What we want to know is who is going to represent us on this? No one is representing us on this. This body here should be going back and saying, look, you have to change it; you have to add somebody else. We would be happy to have Professor George on it.

• 1045

**The Chairman:** Obviously. Perhaps your president, now that you are all together today, after these deliberations this morning may want to draft a little letter to the Prime Minister setting out some of the views you have expressed here today.

**Mayor McCallion:** I will phone him in Singapore.

**Mr. Tobin:** I want it noted, Mr. Chairman, that I prefaced my remarks with no comment on individuals but pointed out who was absent from the royal commission. I attempted to point out who was there, yes, but more importantly, to point out who was not there on this royal commission.

We have the Prime Minister's parliamentary secretary in the room today. Perhaps we can assume that the message will be taken back. It is very important that serious consideration be given to having the Federation of Canadian Municipalities represented on this royal commission.

**Mayor Wayne:** Mr. Chairman, I would like to ask you a question. If I operated the City of Mississauga by making a decision and then doing all the research, I would not be in office. It is as simple as that. This is exactly what the federal government has done. It has not looked at the environment. It has not done a cost-benefit analysis. Now it is setting up a royal commission to look at what should have been done ages ago.

[Traduction]

qu'il serait encore plus approprié... nous avons recommandé tout à l'heure que l'on impose un moratoire sur les fermetures de voies ferrées. Il est ironique qu'on nous fasse cette annonce aujourd'hui, alors que le service ferroviaire est sur le point d'être détruit d'un bout à l'autre du pays. Étant donné l'annonce qui a été faite relativement à cette Commission royale, je pense qu'il faudrait au moins imposer un moratoire sur tout changement à *Via Rail*...

**Le président:** C'est là votre interprétation des choses, madame le maire MacDonald.

**Mme McCallion:** Monsieur le président, nous ne sommes pas venues ici pour avoir de la publicité. Ce n'est pas cela qui nous intéresse. Ce que nous disons, c'est que cela fera l'objet de plus de publicité que nous. Nous sommes ici pour nous acquitter des responsabilités qui nous reviennent en tant que représentants élus. Nous avons de nouveau amené devant vous le professeur George. Ce que nous voulons savoir, c'est qui va nous représenter là-dessus? Personne ne nous représente dans ce dossier. Le Comité devrait aller voir ces gens-là et leur dire: «Écoutez, il vous faut changer cela; il vous faut ajouter quelqu'un d'autre.» Cela nous ferait plaisir que le professeur George y siège.

**Le président:** Cela est évident. Étant donné que vous êtes tous ici aujourd'hui, une fois terminées les délibérations de ce matin, votre président voudra peut-être rédiger à l'intention du premier ministre une petite lettre exposant certaines des opinions que vous avez exprimées ici aujourd'hui.

**Mme McCallion:** Je communiquerai avec lui à Singapour par téléphone.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je tiens à souligner qu'en guise de préambule à mes remarques, je n'ai fait aucun commentaire sur qui que ce soit; j'ai tout simplement souligné qui est absent de la Commission royale. Oui, j'ai essayé de faire ressortir qui y siège, mais j'ai surtout voulu, ce qui est plus important, faire ressortir qui ne siège pas à la Commission royale.

Le secrétaire parlementaire du premier ministre est dans la salle aujourd'hui. L'on peut peut-être s'attendre à ce que le message soit transmis. Il est extrêmement important que l'on étudie sérieusement la demande que la Fédération canadienne des municipalités soit représentée au sein de la Commission royale.

**Mme Wayne:** Monsieur le président, j'aimerais vous poser une question. Si je m'occupais des affaires de la ville de Mississauga en prenant des décisions, pour ensuite faire toute la recherche après coup, je ne resterais pas longtemps en poste. C'est aussi simple que cela. Or, c'est précisément cela qu'a fait le gouvernement fédéral. Il n'a pas examiné l'environnement. Il n'a pas fait d'analyse coût—avantages. Et voici qu'il crée une Commission royale chargée de voir ce qui aurait dû être fait il y a belle lurette.



[Text]

I cannot understand such logic. If you think the citizens of Canada understand it, then I will tell you I am surprised at the citizens of Canada. Here you are taking your time and the time of the NTA to hear us when this should have all occurred before a decision was made. Does this not make common sense? Is there any more common sense or any common sense in the federal government's operation? I cannot understand it.

**Mr. Tobin:** Thank you, Madam Mayor. Mr. Chairman, if I can put some particular questions, in the opening comments by Mayor Ferguson, I thought he made quite a strong pitch that it was important for a proper analysis to be done by this committee with Members of Parliament from all three parties. Such an analysis should not be conducted here in Ottawa only.

If I am paraphrasing you, Mayor Ferguson—correct me if I am not—I believe you suggested not everybody can afford to be here in Ottawa to make their voice heard. I thought I heard you suggest, Mr. Chairman, that it was important for Members of Parliament, indeed for this committee, to get out and travel the country so that we may be subjected to the views, not only of mayors and municipalities who can afford to be here, but also those councils who cannot afford to be here and those user groups who very much would like to comment on the new corporate plan but who cannot afford to be in Ottawa either.

Is it a priority recommendation you are making to this committee that we consider travelling across Canada on this matter?

**Mayor Wayne:** Yes, it is.

**Mayor Ferguson:** This is number one. Mr. Chairman, I would like to add—

**The Chairman:** Just on that point, Mr. Ferguson, I am going to throw this out. We have debated this. Mr. Tobin knows we have debated this and have not postponed a decision. Objectively, just listening to Mayor Wayne and Mayor McCallion, you have given us a pile—

**Mr. Tobin:** Is this your time or mine, Mr. Chairman?

**The Chairman:** I have the floor here at the moment. You have given us a pile of information and some of that stuff of Dean George. I must say I am glad it is there.

Honestly, objectively, do you think we would hear one new thing in terms of municipalities—and I am saying this in my own area, which is gutted by the decision—for or against the decision that is different in effect from what we are hearing today from this representative group of municipalities?

[Translation]

Je ne comprends pas la logique là-dedans. Si vous pensez que les citoyens du pays le comprennent, alors je tiens à vous dire que cela me surprend beaucoup de leur part. Voici que vous prenez de votre temps et celui de l'Office national des Transports pour nous entendre, alors que tout ceci aurait dû se faire avant qu'une décision ne soit prise. Cela n'aurait-il pas été plus logique? La façon de procéder du gouvernement fédéral est-elle logique, ou plus logique? Je ne comprends pas.

**M. Tobin:** Merci, madame le maire. Monsieur le président, j'aurais quelques questions à poser. Le maire Ferguson, dans ses remarques liminaires, a dit, avec force arguments, penser qu'il était important que le Comité, avec des députés des trois partis, fassent une analyse en bonne et due forme de la question. Pareille analyse ne devrait cependant pas se faire uniquement ici à Ottawa.

Je suis en train de résumer ce que vous avez dit, maire Ferguson, et vous me corrigerez si j'ai tort, mais il me semble vous avoir entendu dire, que c'est pas tout le monde qui a les moyens de venir à Ottawa pour se faire entendre. Et il me semble vous avoir entendu dire, monsieur le président, qu'il serait important que les députés, en fait que le Comité, sortent d'Ottawa et parcourent le pays afin que nous puissions recueillir les opinions, non pas uniquement des maires et des municipalités qui ont les moyens d'envoyer des représentants ici, mais également des conseils municipaux qui n'en ont pas les moyens, et des groupes d'utilisateurs qui aimeraient beaucoup pouvoir se prononcer sur le nouveau plan d'entreprise mais qui ne peuvent pas eux non plus se permettre de se déplacer jusqu'à Ottawa.

Proposez-vous, à titre de recommandation prioritaire, que le Comité examine la possibilité de parcourir le pays pour étudier cette question?

**Mme Wayne:** Oui.

**M. Ferguson:** C'est là la première recommandation. Monsieur le président, j'aimerais ajouter. . .

**Le président:** Un instant, monsieur Ferguson. Je vais rejeter cette demande. Nous en avons déjà discuté. M. Tobin sait que nous en avons discuté et que nous n'avons pas reporté notre décision. Objectivement, nous avons écouté le maire Wayne et le maire McCallion, et vous nous avez donné tout un tas. . .

**M. Tobin:** Est-ce votre temps de parole, ou le mien, monsieur le président?

**Le président:** C'est moi qui ai la parole en ce moment. Vous nous avez donné un tas de renseignements et certains des résultats du travail du professeur George. Je dois dire que je suis heureux de les avoir reçus.

Pensez-vous, franchement, et en toute objectivité, que des municipalités—et c'est d'ailleurs ce que je dis dans ma propre région, qui a été très durement frappée par la décision—pourraient nous donner des arguments pour ou contre qui seraient différents de ceux que le groupe de représentants de municipalités ici présents nous a donné aujourd'hui?

[Texte]

Yes, we could parade across the country. We could get false hope up and cause a lot of dollars to be spent. I really feel in terms of being a responsible committee, at least we have given you a hearing for some of the same reasons you are putting rhetorically, and the chairman may agree with an awful lot of what you have said. But he has tried to stay pretty even today.

This is the reason we are having the hearings. I really wonder what the purpose would be in travelling across the country. I do not think we are going to hear anything new.

**Mayor Ferguson:** Mr. Chairman, yes, you will hear something new because it is obvious to me that the Prime Minister does not even recognize that the FCM exists. We are here for the local government, but you people somehow seem to think there are no answers out there. We are trying to tell you what the story is. It is obvious you do not understand it.

• 1050

We are trying to tell you what the story is, because obviously you do not understand it. I suggest you go across this province and try to get yourself situated in the province so the majority of people can get an opportunity to speak to you as grassroots people; the people who elected you here.

Back in 1984 you said that you were going to do something with VIA Rail: you were going to improve it. Now you are decimating it. So I am suggesting to you that, yes, there is a message out there for you that you will not take—

**The Chairman:** We have heard that message today.

**A witness:** Yes, but you will not hear us.

**The Chairman:** We are hearing you. You do not know what we are going to do. We may come in with a report agreeing with everything you said.

**Mayor Wayne:** Mr. Chairman, I want to say this to you from someone who just said that you came from an area that was decimated through this.

**The Chairman:** I was born in the Saint John River Valley.

**Mayor Wayne:** All right. I want to tell you this, Mr. Chairman. You have colleagues in Ottawa who do not know that and they need to see it. I am going to tell you, with all due respect to your people and your colleagues who sit here in this ivory tower, that they lose contact with their local people. We can put it on paper for you, and we have put it on paper for you, sir.

[Traduction]

Oui, nous pourrions nous promener partout dans le pays. Nous pourrions nourrir de faux espoirs et faire dépenser beaucoup d'argent par beaucoup de personnes. Mais le Comité se doit d'agir de façon responsable, et vous conviendrez que nous nous avons au moins permis de nous exposer votre point de vue, et je dirais même que je suis peut-être d'accord avec un grand nombre des choses que vous avez dites. J'ai fait de mon mieux pour être juste aujourd'hui.

C'est justement là la raison pour laquelle nous tenons ces audiences. Je me demande vraiment à quoi cela servirait que nous parcourions le pays. Je ne pense pas que nous entendrions quoi que ce soit de nouveau.

**M. Ferguson:** Si, monsieur le président, vous entendrez des arguments nouveaux, car il me paraît tout à fait évident que le premier ministre ne reconnaît même pas l'existence de la Fédération canadienne des municipalités. Nous sommes ici en tant que représentants de gouvernements locaux, mais vous semblez penser que les gens à l'extérieur d'Ottawa n'ont pas de réponses à donner. Nous essayons simplement de vous expliquer la situation, car il est évident que vous ne la comprenez pas.

Ce que je vous recommande de faire, c'est de parcourir la province, de vous situer un petit peu, et de vous installer quelque part pour que la majorité des gens aient l'occasion de vous parler, en tant que simples citoyens, car ce sont eux qui vous ont élus.

En 1984, vous aviez dit que vous alliez faire quelque chose avec VIA Rail: vous alliez l'améliorer. Et voici qu'aujourd'hui vous voulez démanteler le service. Ce que j'essaie de vous faire comprendre, c'est que les gens là-bas ont un message pour vous, mais vous n'écoutez pas. . .

**Le président:** Nous avons entendu ce message aujourd'hui.

**Un témoin:** Oui, mais vous ne nous écoutez pas.

**Le président:** Nous vous écoutons. Vous ne savez pas ce que nous allons faire. Peut-être que nous produirons un rapport qui sera en accord avec tout ce que vous avez dit.

**Mme Wayne:** Monsieur le président, j'aimerais vous dire quelque chose, étant donné que vous venez de déclarer que vous venez d'une région qui a été durement frappée par cette décision.

**Le président:** Je suis né dans la vallée de la Saint-Jean.

**Mme Wayne:** Très bien. Voici ce que j'aimerais vous dire, monsieur le président: vous avez des collègues à Ottawa qui ne le savent pas et qui doivent constater la situation pour eux-mêmes. Sauf le respect que je vous dois, et que je dois à tous vos collègues qui siègent ici dans cette tour d'ivoire, ils perdent le contact avec les gens de chez-eux. Nous pouvons coucher sur papier pour vous toutes nos opinions; nous l'avons déjà fait.



[Text]

**Mr. Langlois (Manicouagan):** I take exception to that, Mr. Chairman.

**Mayor Wayne:** But you have to get to the regions and see it. That is when you feel and that is when you will understand what is happening—and only then.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, it is my round.

**The Chairman:** Do you have a point of order?

**Mr. Langlois:** I take exception to those comments. I do not live in this ivory tower here in Ottawa, madam. I live in the boondocks of the North Shore of Quebec, and I know what the people are thinking and I know what you are talking about.

**Mayor Wayne:** Then you understand where we are coming from.

**Mayor McCallion:** The acts of many provinces demand and legislate that local politicians call public meetings within their community on anything they wish to proceed with in regard to development, etc. That is legislated to local government, because we are children of the province. It is amazing that the federal government, their Members of Parliament, do not call public meetings on any legislation that I know of that affects them. We are asking our Members of Parliament, on Lester B. Pearson Airport, to hold public meetings to get the feeling of the people. That is what we are asking. That was not done.

I am going to agree with you that the horse is out of the barn, and for you folk to travel across Canada now. . . The government is not listening. I do not know what good it will do for NTA, because they have not listened to us and I do not know if they are going to listen to you.

**The Chairman:** We are in a public meeting now.

**Mr. Tobin,** you have the floor.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I am glad you have come to that conclusion.

**The Chairman:** Do not get so pious. You started off on the track. Do not get those false feelings of modesty.

**Mr. Tobin:** With due respect, I asked a question that the witnesses—whether other members appreciate the question or not—are entitled to answer without getting into a debate with the chairman. The chairman has the prerogative to intervene when he wants, and we appreciate that he does that from time to time.

**Mr. Chairman,** the first 15 minutes has been the chairman in a debate with the witnesses, and not—

[Translation]

**M. Langlois (Manicouagan):** Cela m'offense, monsieur le président.

**Mme Wayne:** Mais il vous faut vous rendre dans les régions, et constater la situation pour vous-même. C'est en voyant que l'on ressent, et que l'on comprend ce qui se passe. . . Il faut voir pour comprendre.

**M. Tobin:** Monsieur le président, c'est mon tour.

**Le président:** Voulez-vous faire un rappel au règlement?

**M. Langlois:** Ces commentaires m'offensent. Madame, je ne vis pas dans cette tour d'ivoire ici à Ottawa. Je vis dans un coin perdu de la rive nord au Québec, et je sais ce que pensent les gens et je sais de quoi vous parlez.

**Mme Wayne:** Dans ce cas, vous comprenez notre point de vue.

**Mme McCallion:** Les lois de nombreuses provinces exigent que les politiciens locaux convoquent des réunions publiques au sein de leur localité chaque fois qu'ils veulent aller de l'avant avec un projet de développement, etc. Cela est imposé, par la loi, aux gouvernements locaux, car nous sommes les enfants de la province. Il est parfaitement incroyable que le gouvernement fédéral, que les députés ne convoquent pas de réunions publiques sur les projets de loi qui les touchent. Pour ce qui est de l'aéroport Lester B. Pearson, nous avons demandé aux députés de tenir des audiences publiques pour se sensibiliser aux préoccupations des gens. Voilà ce que nous demandions, mais cela n'a pas été fait.

Je suis d'accord avec vous pour dire que le cheval est déjà sorti de l'écurie, et que si vous parcouriez maintenant le pays. . . Le gouvernement n'écoute pas. Je ne sais pas à quoi cela servirait en ce qui concerne l'Agence nationale des transports, car elle ne nous a pas écoutés et j'ignore si elle vous écouterait.

**Le président:** La présente réunion est une réunion publique.

Monsieur Tobin, vous avez la parole.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je suis heureux que vous en soyez venu à cette conclusion.

**Le président:** Ne soyez pas si pieux. Vous avez bien démarré. Ne vous laissez pas envahir par des sentiments de fausse modestie.

**M. Tobin:** Sauf votre respect, j'ai posé une question au témoin—que les autres membres du Comité apprécient la question ou non—et ceux-ci sont en droit d'y répondre sans être obligés de se lancer dans une discussion avec le président. Le président a la prerogative d'intervenir lorsqu'il le désire, et nous apprécions le fait qu'il le fasse de temps à autre.

Monsieur le président, les quinze premières minutes ont été accaparées par une discussion entre vous et les témoins, et non pas. . .

[Texte]

**The Chairman:** I understand that.

**Mr. Tobin:** —the first questioner. I merely point that out.

**The Chairman:** I note that, Mr. Tobin. You have lots of time.

**Mr. Tobin:** I want to go back to this question of public hearings, because obviously there is a difference of opinion in this committee. There are those who feel that as long as you have a number of representative groups coming here in the Centre Block in Ottawa putting the basic facts, the job has been done and we can make a decision. But all of us around this table are politicians, and we understand that there is a hell of a difference between the weight behind an argument on a piece of paper and the weight of an argument that we find when we go out into our constituencies and run into people on the street, talk to people in public meetings, and we feel the weight of public opinion.

It is my feeling, and indeed the feeling of the caucus of which I am member, that there is no way that here in Ottawa—as powerful as your representation has been, as persuasive as your arguments have been—we can truly understand, in the chandeliered environment we are in, the feeling of the country and the depth of the commitment to maintaining VIA Rail.

What I am asking—and it is what I attempted to ask in the beginning—is whether or not the federation believes that your representation covers the gamut and there is no need for any more public hearings, that you have said it all—

**Mayor Ferguson:** No.

**Mr. Tobin:** —or whether you think members will be influenced by what they see on the street. You live in the street. We do not; we are here in Ottawa.

**Mayor McCallion:** The federation, assembled in Vancouver in June, had an emergency debate on this very issue, and our resolution called for public hearings across this country—

**Mayor Wayne:** For public hearings across Canada.

**Mayor McCallion:** —before a decision was made. There it is, as simple as that.

**Mayor Wayne:** But you still have to do it.

• 1055

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, with that response and the importance that has been attached by the Federation of Canadian Municipalities to this issue, I move now, seconded by my colleague, Mr. Angus, that this committee request a reference from the House of Commons to travel across Canada to conduct public hearings into the restructuring of VIA Rail.

[Traduction]

**Le président:** Je suis d'accord.

**M. Tobin:** ... le premier intervenant. Je tenais tout simplement à souligner cela.

**Le président:** J'en prends bien note, monsieur Tobin. Vous disposez de beaucoup de temps.

**M. Tobin:** J'aimerais revenir sur cette question d'audiences publiques, car il y a manifestement divergence d'opinion au sein du Comité. Il y a ceux qui pensent que dans la mesure où un certain nombre de groupes représentatifs défilent ici dans l'Immeuble du centre, à Ottawa, pour énoncer des faits, le travail a été fait et nous pouvons prendre une décision. Mais nous tous qui sommes autour de la table sommes politiciens, et nous comprenons qu'il y a une différence énorme entre le poids d'un argument expliqué sur un bout de papier et le poids d'un argument qui nous est présenté lorsque nous nous rendons dans nos circonscriptions, lorsque nous rencontrons des gens dans la rue, lorsque nous discutons avec des gens dans le cadre de réunions publiques, et nous sommes très sensibles au poids de l'opinion publique.

J'estime, et le caucus dont je suis membre estime, qu'ici à Ottawa—en dépit de la force des arguments que vous nous avez présentés dans votre exposé—il nous est impossible, dans cette salle ornée de lustres, de comprendre les sentiments des gens dans le pays et la profondeur de l'engagement visant le maintien de VIA Rail.

Ce que je demande—et c'est ce que je demande depuis le début—c'est si la fédération estime que l'exposé qu'elle nous a présenté aujourd'hui couvre toute la question et qu'il n'est pas nécessaire de prévoir d'autres audiences publiques, qu'elle a tout dit. . .

**M. Ferguson:** Non.

**M. Tobin:** ... ou bien si vous pensez que les députés seront influencés par ce qu'ils pourront constater dans la rue. Vous vivez dans la rue. Pas nous; nous, nous sommes ici à Ottawa.

**Mme McCallion:** La fédération, réunie à Vancouver en juin, a tenu un débat d'urgence sur cette question, et la résolution que nous avons adoptée demandait que des audiences publiques soient tenues partout dans le pays. . .

**Mme Wayne:** Nous demandions des audiences publiques partout dans le pays.

**Mme McCallion:** ... avant qu'une décision ne soit prise. C'est aussi simple que cela.

**Mme Wayne:** Mais vous ne l'avez pas encore fait.

**M. Tobin:** M. le président, étant donné cette réponse et l'importance accordée à cette question par la Fédération canadienne des municipalités, je propose, appuyé par mon collègue, M. Angus, que le comité demande à la Chambre des communes l'autorisation de voyager partout dans le pays pour tenir des audiences publiques sur la restructuration de Via Rail.



[Text]

Mr. Chairman, I put that motion now.

**Mayor McCallion:** Mr. Chairman, the other comment I would like to make is, why are you doing it on GST and not on rail passenger service? You are going across Canada on GST, and you are certainly getting public opinion at the grassroots.

**The Chairman:** There is an easy answer to that, Mayor McCallion. The GST came in a budget that is going to be put into a bill. That committee is really holding hearings on a technical white paper. The difference here is the government made a decision by Order in Council to implement change. Frankly, as some you know, and especially Mr. Tobin, who is moving this motion, we have already debated this question and came to an agreement not to discuss it until we did it together and not in front of witnesses, because of reasons of grandstanding, or whatever other way it can be interpreted. It really is a disappointment to me that—

**Mr. Langlois:** Should we settle it right away?

**The Chairman:** Very good briefs were presented here today that made a lot of good sense as far as the Chair is concerned. The Chair had to stay very mute this morning because I might agree with 95% of what was said. But I do not agree with the turn the committee has taken now in the sense of just making... You people are very experienced politicians at the municipal level. We had an agreement in this committee to consider the question of travel. We put it away, and now we have it on the table.

**Mr. Langlois:** Put the vote.

**The Chairman:** You have made it, Mr. Tobin, and I—

**Mr. Tobin:** Put the vote, Mr. Chairman.

**Mayor Wayne:** Mr. Chairman, you as chairman of this committee, have heard us and you are saying that we have made very good points today. Your standing committee is having these hearings, for which we thank you. We appreciate the opportunity to bring our case before you. But, Mr. Chairman, do you honestly believe that from this your government is going to listen to your recommendations after the fact? Do you think it is going to have an impact? Do you?

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Monsieur le président, je pense que le Comité aurait avantage à se réunir à huis clos pendant cinq minutes.

**The Chairman:** No, no. Mayor Wayne asked me a question.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Mr. Chairman, may I speak to the motion, please.

**The Chairman:** I can tell you that if there was ever an agreement out of the committee on recommendations... I

[Translation]

M. le président, voilà la motion que je propose.

**Mme McCallion:** M. le président, l'autre question que j'aimerais poser est la suivante : Pourquoi allez-vous tenir des audiences publiques partout dans le pays sur la TPS mais non pas sur le service ferroviaire pour passagers? Vous allez voyager partout au Canada dans le cadre de votre étude de la TPS et vous allez certainement recueillir grâce à ce processus les opinions des citoyens.

**Le président:** Il y a une raison toute simple à cela, madame McCallion. La TPS a été proposée dans le cadre d'un budget, et cette taxe va faire l'objet d'un projet de loi. Le comité est à vrai dire en train de tenir des audiences publiques sur un document technique. La différence, c'est que dans ce cas-ci le gouvernement a décidé d'apporter des changements par décret en conseil. Bien franchement, comme certains d'entre vous le savent—et c'est notamment le cas de M. Tobin, qui vient de proposer cette motion—nous avons déjà discuté de cette question et nous avons convenu de ne pas la remettre sur le tapis devant les témoins, pour éviter certains étalages, ou autres, qui pourraient être faits. Cela me déçoit vraiment que... .

**M. Langlois:** Devrait-on la régler tout de suite?

**Le président:** De très bons mémoires nous ont été présentés aujourd'hui, des mémoires qui témoignaient de beaucoup de bon sens. J'ai dû me retenir ce matin, car je suis d'accord avec 95 p. cent des propos qui nous ont été tenus. Mais je ne suis pas d'accord avec le tournant que vient de prendre le comité... Vous êtes des politiciens chevronnés au niveau municipal. Nous avons accepté au comité d'étudier la question de voyager. Nous l'avions réservée, et voici qu'elle ressort.

**M. Langlois:** Mettez-la aux voix.

**Le président:** Vous avez proposé une motion, M. Tobin, et je... .

**M. Tobin:** Mettez la question aux voix, M. le président.

**Mme Wayne:** M. le président, vous nous avez entendus et vous venez de dire que nous avons présenté d'excellents arguments aujourd'hui. C'est le comité que vous présidez qui tient ces audiences et nous tenons à vous en remercier. Nous apprécions l'occasion qui nous a été donnée de vous exposer nos opinions. Quoi qu'il en soit, M. le président, pensez-vous vraiment que le gouvernement va écouter vos recommandations après coup? Pensez-vous que vos travaux auront une incidence? Le pensez-vous vraiment?

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Mr. Chairman, I think it would be advisable for the committee to meet in camera for five minutes.

**Le président:** Non, non. Le maire Wayne m'a posé une question.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** M. le président, j'aimerais faire un commentaire au sujet de la motion.

**Le président:** Je peux vous dire que s'il y a jamais eu une entente au comité sur des recommandations... Je

[Texte]

only know that the only reality in this business is its uncertainty and inconsistency from time to time.

Obviously, to change a decision is very difficult, but that is the whole reason we are going through this exercise. And if there is a committee report that is a full committee report on some of the points that witnesses have made, who knows what might happen. I say there has been some very good evidence before this committee. But if it is just going to be a political playground—

**Mayor Wayne:** We do not want that.

**The Chairman:** —then I say that this is going to change, that is really going to—

**Mr. Tobin:** Point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I was asked a question. I am answering it.

**Mayor Wayne:** We do not want that, Mr. Chairman. Please, we do not want any side of this House, no matter what side, to play politics with us. We are here because we are concerned about a major policy of the government. And we have, as you have stated, brought before you facts. All I am asking is, what is the procedure from here on, Mr. Chairman, with the facts we brought before you today? Please tell us the procedure as—

**The Chairman:** We will continue to hear witnesses. We now have a motion to travel to hear witnesses. Hopefully we are going to make a report before Christmas.

**Mayor Wayne:** Thank you.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, may I speak to the motion. I will be very brief. The motion is consistent with the one I put forward to this committee at the beginning. I voluntarily withdrew that motion at the time because government members suggested we needed some more time to find out what was happening out there. The presentations from the various representatives of the municipalities today, plus Transport 2000 yesterday, clearly put into question the government's figures, and we clearly have enough justification to travel.

I want to remind committee members that we are not making a decision to travel. All we are deciding is whether or not we shall request of the House a reference to travel.

• 1100

**The Chairman:** I understand, Mr. Angus. I understand, Mr. Tobin. You know the opinion of the Chair. We are going to put the question as a motion. You have made it; let us get it out of the way so we can go back to examining the witnesses.

[Traduction]

sais que la seule réalité dans ce domaine, c'est que les choses sont incertaines et irrégulières de temps en temps.

Bien évidemment, il est très difficile de modifier une décision, mais c'est là la raison pour laquelle nous faisons tout ce travail. Et s'il y a un rapport unanime du comité sur certaines des questions qui ont été soulevées par les témoins, qui sait ce qui arrivera. Je sais que le comité a entendu d'excellents témoignages. Mais si tout cela ne va servir que de terrain de jeu politique. . .

**Mme Wayne:** Ce n'est pas cela que nous voulons.

**Le président:** . . . Alors ce que je dis, c'est que cela va changer, qu'il va vraiment falloir. . .

**M. Tobin:** M. le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** On m'a posé une question, et je suis en train d'y répondre.

**Mme Wayne:** Ce n'est pas cela que nous voulons, M. le président. Je vous en prie, nous ne voulons pas qu'un quelconque parti s'adonne à un jeu politique avec nous. Nous sommes ici parce que nous sommes préoccupés par une importante politique du gouvernement. Comme vous l'avez dit, nous avons exposé les faits. Tout ce que j'aimerais savoir, c'est ceci : les faits vous ayant été exposés, quelle sera la procédure à partir de maintenant, M. le président? Dites-nous quelle sera la marche à suivre. . .

**Le président:** Nous continuerons d'entendre des témoins. Le comité a été saisi d'une motion demandant que nous voyagions pour entendre des témoins. Nous espérons pouvoir produire un rapport avant Noël.

**Mme Wayne:** Merci.

**M. Angus:** M. le président, j'aimerais dire quelques mots sur la motion. Je serai très bref. La motion cadre avec celle que j'ai déposée au début devant le comité. Je l'avais retirée à l'époque parce que certains membres du parti au pouvoir disaient qu'il nous faudrait plus de temps pour nous renseigner sur ce qui se passe. Les témoignages qui nous ont été présentés par les différents représentants de municipalités que nous avons entendus aujourd'hui, ainsi que les représentants de Transport 2000, qui ont comparu hier, remettent sérieusement en question les chiffres donnés par le gouvernement, et il me semble que cela suffit pour justifier que nous voyagions.

Je tiens à rappeler aux membres du comité que nous ne sommes pas en train de décider si nous allons voyager. Il ne s'agit ici que de décider si nous allons ou non demander à la Chambre l'autorisation de voyager.

**Le président:** Je comprends, monsieur Angus. Je comprends, monsieur Tobin. Vous savez quelle est mon opinion. Nous allons voter sur la motion. Vous l'avez proposée; autant en régler tout de suite le sort afin que nous puissions poursuivre notre discussion avec les témoins.



## [Text]

Having taken some, not privilege of the Chair, but in effect moving to have these meetings, knowing the difficulty it was going to make for members and especially government members who were faced with the same news item that you were faced with, Mayors, reading it in the paper and/or hearing about it because we are not in Cabinet, this is the way the system works and it may not work well, but that is the way it works, knowing that we are in a parliamentary reform period where committees are a little more independent and can have hearings, even though their political bosses or political Cabinet ministers may not like it. We are having the hearings to try to bring out and find out where perhaps some of the decision does fall flat on figures. That is the whole purpose of these meetings. But every member around this table knows it has been a little difficult and a little unusual and it is not made any easier when we do not do things together, which we have done up until now. But let us put the motion.

**Mr. Tobin:** Point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I must say I am very disappointed that we are having this little dogfight. I am disappointed, Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Point of order.

**The Chairman:** There was no notice at all of this—

**Mr. Tobin:** Point of order.

**The Chairman:** —and I am not going to say how I interpret it, because you are not allowed to interpret things because we are gentlemen.

**Mr. Tobin:** Point of order, Mr. Chairman. I asked a question of the witnesses. It was the first point made by the Federation of Municipalities that we ought to travel. As I asked that question, the chairman intervened for ten minutes putting, before the witness even responded, the other argument pointing out that travel was not a great idea, do you not agree, etc.

**Mr. Chairman,** I take that as an intervention by the chairman, when the first questioner is asking a question, to try to make a case. In that environment, Mr. Chairman, with all due respect I do not feel an obligation to consult. You tipped your hand very clearly as to what you thought of travel and at this point I think the vote should be put.

**The Chairman:** It is going to be put.

## [Translation]

Je ne dirai pas que j'ai usé de mon privilège de président, mais en proposant la tenue de ces réunions, sachant que cela allait poser des problèmes pour les députés, et surtout pour les députés membres du parti au pouvoir, qui se trouvent confrontés aux mêmes nouvelles que vous, mesdames et messieurs les maires, qui lisent les mêmes journaux et qui en entendent parler... parce que nous ne sommes pas au Cabinet... c'est ainsi que fonctionne le système. Il ne fonctionne peut-être pas très bien, mais c'est comme ça. Sachant également que nous sommes dans une période de réforme parlementaire, où les comités sont un peu plus indépendants, où ils peuvent tenir des audiences... nous avons décidé de tenir ces réunions même si nos patrons politiques ou les ministres n'aiment pas trop cela. Nous tenons ces audiences dans le but de tirer les choses au clair et de comprendre pourquoi certains des chiffres sur lesquels s'appuie la décision ne sont peut-être pas très justes. Voilà l'objet de ces réunions. Tous les députés réunis autour de cette table savent que cela aura été un peu difficile, un peu inhabituel, et notre travail n'est pas rendu plus facile si nous ne faisons pas les choses ensemble; or, c'est ce que nous avons fait jusqu'ici. Quoi qu'il en soit, mettons la motion aux voix.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Je dois avouer que cette petite bagarre me déçoit. Je suis déçu, monsieur Tobin.

**M. Tobin:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** Il n'y a aucun préavis au sujet de tout cela...

**M. Tobin:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** ... et je ne vais pas vous dire comment j'interprète cela, car les gentlemen n'ont pas le droit d'interpréter.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'ai posé une question aux témoins. La toute première remarque faite par les représentants de la Fédération canadienne des municipalités c'était que nous devrions voyager. Alors que je venais tout juste de poser la question, le président est intervenu et il a pris la parole pendant dix minutes, avant même que le témoin ne puisse réagir, pour donner l'argument contraire, expliquant que ce ne serait pas une très bonne idée de voyager, que vous n'êtes pas d'accord, etc.

Monsieur le président, lorsque le premier intervenant pose une question, et que le président intervient de la sorte, il me semble que cela oriente la discussion. Cela étant, monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, je ne ressens aucune obligation de consulter. Vous nous avez montré vos cartes en disant ce que vous pensiez de l'idée de voyager, et c'est pourquoi je pense qu'il conviendrait de mettre la question aux voix.

**Le président:** Elle sera mise aux voix.

[Texte]

**Mr. Tobin:** I also point out that in the ten minutes that this discussion has gone on, all kinds of new Conservative members—

**The Chairman:** Of course, of course.

**Mr. Tobin:** —have come into the room, have been substituted who were not here to hear the evidence—

**The Chairman:** Of course.

**Mr. Tobin:** —today, yesterday or any other day, but are here only to vote against this motion. I find that regrettable.

**The Chairman:** Why think it regrettable, Mr. Tobin? Do not try to fool people in this room. One of the reasons I intervened, one of the reasons I intervened was to make sure we had a full complement. It was one of the reasons I intervened.

**Mayor Wayne:** Mr. Chairman, please!

**The Chairman:** And it was the intervention of the chairman that made possible these meetings. So if you want to abuse that intervention, you cannot have it both ways.

**Mayor Wayne:** Mr. Chairman, we feel we are being—

**The Chairman:** Just a minute. I am calling the motion.

**Mr. Pronovost:** Yes.

**Mayor Wayne:** I think we would rather you did not.

**Mayor Ferguson:** Mr. Chairman—

**Mayor Wayne:** Mr. Chairman, we would rather you did not call it.

**Mayor Ferguson:** —do not call the motion.

**Mayor Wayne:** Please do not call the motion.

**Mayor Ferguson:** Is it not by statute that normally when you make any major changes the requirement in the Railway Act says that you go across this country?

**The Chairman:** That is the NTA and it is—

**Mayor Ferguson:** That is right, and that is a requirement.

**The Chairman:** Anyway, Mayors—

**Mayor Wayne:** Mr. Chairman, we did not come here to this committee—

**The Chairman:** I know, and let us get back to the questions—

[Traduction]

**M. Tobin:** Je tiens également à souligner qu'au cours des dix minutes qui ont été accaparées par cette discussion, toutes sortes de nouveaux députés conservateurs. . .

**Le président:** Bien sûr, bien sûr.

**M. Tobin:** . . . sont entrés dans la salle, pour remplacer d'autres, bien qu'ils n'aient pas entendu les témoignages. . .

**Le président:** Bien sûr.

**M. Tobin:** . . . d'aujourd'hui, d'hier ou des jours précédents. Ils ne sont ici que pour rejeter la motion. Je trouve cela regrettable.

**Le président:** Pourquoi trouver cela regrettable, monsieur Tobin? N'essayez pas d'induire en erreur les gens qui sont dans la salle. L'une des raisons pour lesquelles je suis intervenu, c'était pour m'assurer que nous ayons une équipe complète. C'était là l'une des raisons.

**Mme Wayne:** Je vous en prie, monsieur le président!

**Le président:** Et c'est l'intervention du président qui a rendu ces réunions possibles. Alors si vous voulez interpréter cette intervention autrement. . . vous ne pouvez pas ménager la chèvre et le chou.

**Mme Wayne:** Monsieur le président, nous avons le sentiment d'être. . .

**Le président:** Un instant. Je vais mettre la motion aux voix.

**M. Pronovost:** Allez-y.

**Mme Wayne:** Nous préférierions que vous ne le fassiez pas.

**M. Ferguson:** Monsieur le président. . .

**Mme Wayne:** Monsieur le président, nous préférierions que vous ne le fassiez pas.

**M. Ferguson:** . . . que vous ne mettiez pas la motion aux voix.

**Mme Wayne:** Je vous en prie, ne la mettez pas aux voix.

**M. Ferguson:** La loi ne prévoit-elle pas que si vous voulez apporter des changements importants aux exigences énoncées dans la Loi sur les chemins de fer vous êtes tenu de voyager dans le pays?

**Le président:** Vous voulez parler de la Loi nationale sur les transports, et c'est. . .

**M. Ferguson:** C'est exact, et c'est une exigence.

**Le président:** De toute façon, mesdames et messieurs les maires. . .

**Mme Wayne:** Monsieur le président, nous ne sommes pas venus rencontrer les membres du Comité. . .

**Le président:** Je sais. Revenons-en donc aux questions. . .



[Text]

**Mayor Wayne:** —to argue and I think you should hold the motion until we finish.

**The Chairman:** No. I am putting the motion. The motion has been made. We have had the discussion. Now we have gone that far we have to put the motion and get it out of the way one way or the other. It is to make a recommendation to the House, every member here knows that we will never get a motion out of the House, but let us put the motion, because who knows what could happen? We will put the motion and then we will take care of it for now and it will dispose of it.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Mr. Chairman, a point of order.

**Mayor McCallion:** Mr. Chairman, I do not know how you run your business in Ottawa, but I will tell you, when a group of citizens comes before a committee—

**Mr. Pronovost:** I think the witness is going too far. We have never seen that before, such a kind of attitude.

**Mr. Fontana (London East):** Could be that they are—

**Mr. Pronovost:** We want a straightforward meeting here. We do not have this now because of all the things that have happened.

Monsieur le président, pour la gouverne des témoins, je voudrais signaler une chose. Ce Comité s'est entendu à l'unanimité pour que nous discussions ensemble ultérieurement, à savoir si nous devons voyager ou non. Cette décision vient d'une proposition de M. Angus qui a demandé qu'on voyage étant donné qu'on avait décidé de tenir des audiences publiques; quant à la proposition de tenir des audiences publiques, c'est moi qui l'ai faite. Par la suite, M. Angus a proposé qu'on voyage, mais il a retiré sa proposition et accepté, à l'instar de tous les autres membres de ce Comité, qu'on attende d'avoir tenu un certain nombre d'audiences avant de décider de voyager ou non.

• 1105

Cette décision du Comité a été unanime. Dans ces circonstances, je considère que la proposition de M. Tobin, même si elle pourrait être techniquement acceptée, n'est pas compatible avec la décision unanime intervenue à la suite de la décision de M. Angus de retirer sa proposition. Je demanderais donc à M. Tobin de retirer sa motion et de nous la représenter lorsque le Comité se réunira et que nous aurons la possibilité d'en discuter selon les règles que nous avons décidé d'établir au sein de ce Comité.

**Mayor McCallion:** Mr. Chairman, that is the very point that we were making. Would you please discuss your motions after we leave and leave us to answer questions, something that we came here to do.

[Translation]

**Mme Wayne:** . . . pour nous disputer, et je pense que vous devriez réserver la motion en attendant que nous ayons terminé.

**Le président:** Non. Je vais mettre la motion aux voix. Elle a été proposée, et nous en avons discuté. Étant donné que nous sommes allés jusque là, il nous faut mettre la motion aux voix et en décider le sort, dans un sens ou dans l'autre. La motion vise à faire une recommandation à la Chambre. Tous les députés ici présents savent que nous n'obtiendrons jamais une motion de la Chambre, mais mettons la question aux voix, car qui sait ce qui pourrait arriver? Nous voterons sur la motion, ce qui règlera la question pour l'instant.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Mme McCallion:** Monsieur le président, je ne sais pas comment vous dirigez vos travaux à Ottawa, mais je peux vous dire que lorsqu'un groupe de citoyens comparait devant un Comité. . .

**M. Pronovost:** Je pense que le témoin va trop loin. Nous n'avons jamais vu pareille attitude manifestée ici.

**M. Fontana (London—Est):** Se pourrait-il qu'ils soient. . .

**M. Pronovost:** Nous voulons avoir une réunion franche. Or, la discussion n'est pas franche en ce moment, à cause de tout ce qui s'est passé.

Mr. Chairman, I wish to make the witnesses aware of something. The Committee unanimously agreed to discuss the issue of travel later. This decision came following a proposal made by Mr. Angus requesting that we travel, given that we had decided to hold public hearings. As for the motion to hold public hearings, I am the one who moved it. It was after that that Mr. Angus suggested that we travel, but he withdrew his motion and agreed, along with all the other members of the Committee, that we wait and hold a certain number of meetings before deciding whether the Committee should travel or not.

This decision by the committee was unanimous. In these circumstances, even if Mr. Tobin's proposal is, technically speaking, in order, it is not consistent with the unanimous decision the committee came to following Mr. Angus's decision to withdraw his motion. I therefore ask Mr. Tobin to withdraw his motion, and to put it once again before the committee at our next meeting, when we will be in a position to discuss it in accordance with the rules that we have decided to follow within this committee.

**Mme McCallion:** Monsieur le président, c'est précisément cela que nous voulions dire. Nous vous demandons de discuter de vos motions une fois que nous serons partis et de nous laisser répondre à vos questions, ce pourquoi nous sommes venus ici.

[Texte]

**The Chairman:** That is exactly what I wanted to—

**Mayor Wayne:** That is what we are asking.

**Mayor McCallion:** Well, you are the chairman.

**The Chairman:** That is exactly what I wanted to do, but having had all the argument for the motion I thought it might be best to dispose of it.

**Mayor McCallion:** No, let us continue.

**Mayor Ferguson:** Mr. Chairman, we do not want to play politics with you. We want to try to get an answer. We want to try to answer the questions, if you have some questions. That is all we are interested in.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I am prepared to consider that providing that when questions are asked in future of witnesses, we all take our turns asking questions, and we allow the witnesses to answer without being badgered by anybody, me or you, Mr. Chairman, or anybody else.

I asked a question which is a legitimate question. A legitimate answer was being given. The chairman intervened. That is why I felt that the earlier agreement we had to hear evidence, ask questions, get answers and to consider at the end, Mr. Chairman, was as much broken by you as any action I subsequently took. For the first 15 minutes I got one question in while you told the witnesses why they should disagree with the proposition that was put. That is not the way we can do business here.

If we are agreed to go back to a process where questions can be put, and answers can be given without debate between parties, that is fine. But if we are not agreed to do that, we may as well know now whether or not it is a charade in terms of honest consideration of the possibility of travel.

**The Chairman:** You have heard everything that has been said, Mr. Tobin. I am taking the power of the Chair to put the question and get it out of the way once and for all. I am calling the question.

The motion is: That the Standing Committee—

**Mr. Comuzzi:** About five minutes ago, Mr. Chairman, I made a point of order and I was not heard.

**The Chairman:** Pardon me, Mr. Comuzzi. You did make a point of order.

**Mr. Comuzzi:** Mr. Chairman, during the debate there was much commotion at the head of the room with

[Traduction]

**Le président:** C'est précisément là ce que j'entendais faire. . .

**Mme Wayne:** C'est ce que nous demandons.

**Mme McCallion:** C'est vous le président.

**Le président:** C'est précisément cela que je voulais faire, mais étant donné toute la discussion qu'il y a eu au sujet de la motion, j'ai pensé qu'il serait préférable de vider la question tout de suite.

**Mme McCallion:** Non, poursuivons.

**M. Ferguson:** M. le président, nous ne voulons pas jouer à la politique avec vous. Nous voulons essayer d'obtenir une réponse. Nous voulons essayer de répondre à vos questions, si vous en avez. C'est tout ce qui nous intéresse.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je veux bien que nous fassions cela, à condition qu'à l'avenir, lorsque nous interrogeons des témoins, nous y allons tous à tour de rôle et que personne, ni moi ni vous, M. le président, ni qui que ce soit d'autre, ne harcèle les témoins lorsqu'ils essaient de répondre.

J'ai posé une question qui était tout à fait légitime et l'on me donnait une réponse légitime. Le président est alors intervenu. C'est pourquoi j'ai jugé que l'entente préalable que nous avions, visant à entendre des témoins, à poser des questions et à obtenir des réponses et à étudier tout le dossier à cette fin, avait été rompue par vous-même, M. le président, ce qui explique les mesures que j'ai prises par la suite. Pendant les 15 premières minutes, je n'ai réussi qu'à poser une seule question, alors que vous, vous avez expliqué aux témoins pourquoi ils devraient se prononcer en désaccord avec la proposition que je venais de faire. Ce n'est pas de cette façon que nous devons travailler ici.

Si tout le monde est d'accord pour que nous revenions au processus qui permet que des questions soient posées et que des réponses soient données sans que cela ne soulève de débat entre les différentes parties, alors cela me convient. Mais si nous ne sommes pas d'accord là-dessus, alors autant savoir tout de suite si la question d'étudier sérieusement la possibilité que le Comité voyage n'est qu'une charade.

**Le président:** Vous avez entendu tout ce qui a été dit, Monsieur Tobin. J'invoque le pouvoir qui me revient en tant que président pour mettre la question aux voix et pour régler le sort une fois pour toutes. Nous allons maintenant voter.

La motion est la suivante: Que le Comité permanent. . .

**M. Comuzzi:** Il y a environ cinq minutes, M. le président, j'ai invoqué le Règlement, mais on ne m'a pas donné la parole.

**Le président:** Excusez-moi, Monsieur Comuzzi. Vous avez raison.

**M. Comuzzi:** Monsieur le président, pendant la discussion, il y a eu tout un brouhaha au fond de la pièce



[Text]

respect to getting committee membership substitutions or changes, pursuant to Standing Order 114.1. I draw to the attention of the Chair that we are in no position at this time to test the authenticity of every member who may vote, but I think it should be tested with respect to the members opposite who are here substituting for the regular members of the committee and who were called in to assist.

**The Chairman:** I hear your point. The clerk—

**Mr. Comuzzi:** Mr. Chairman, you can call the vote, but in the event that we find that they are not properly constituted members of the committee, their votes will not be counted.

**The Chairman:** Mr. Comuzzi, that stands by itself without any point of order.

I will call the question on the motion: That the Standing Committee on Transport seek the permission of the House to travel across Canada for the purpose of public hearings on VIA Rail.

Motion negatived

**The Chairman:** Mr. Tobin, you have 10 minutes more in your questioning.

**Mayor McCallion:** Mr. Chairman, I am told that there are 30 requests for people to make presentations to this committee. They will hear four unions, two bus companies, and Rural Dignity. They have not decided that they are willing to hear anyone else, let alone go across Canada, which you have just decided. Are you going to work in these 30 requests or presentations?

**The Chairman:** We are hearing you today. Let us get on to questioning your brief. We are going to try to hear as many witnesses as we can. Obviously we cannot hear from every municipality. In a representative way we are going to hear from unions and many others. Let us get on to questioning now.

You have 10 minutes, Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to put a question to the federation that was put to witnesses who have appeared before us so far, with varying responses depending on to whom the question was put.

There is some feeling in the country—for example, Transport 2000 was here yesterday—that the notion that VIA Rail is being “saved” with these cuts is questionable at best. Look at the root structure that is now in place. Let us take Atlantic Canada as an example. In Atlantic Canada we are essentially relegated to a service from Halifax to Montreal. All of the feeder routes through Atlantic Canada are gone, including Sydney, your area, Madam Mayor, and many others. Indeed, the chairman has pointed out that a number of times his own area has been quite seriously affected by the change of the rail passenger service.

[Translation]

sur la question de changement ou de remplacement de membres du Comité, conformément au règlement 114.1. Je tiens à porter à votre attention le fait que nous ne sommes pas en mesure ici de vérifier si chacun des députés présents peut voter, mais je pense qu'il conviendrait de le faire dans le cas des députés assis en face, qui remplacent des membres réguliers du Comité et à qui on a demandé de venir.

**Le président:** Je vous suis. Le greffier. . .

**M. Comuzzi:** Monsieur le président, vous pouvez mettre la question aux voix, mais si nous constatons que ces députés ne sont pas ici en règle, leurs voix ne compteront pas.

**Le président:** Monsieur Comuzzi, vous n'êtes pas tenu d'invoquer le règlement pour apporter ce genre de précision.

Je vais mettre la motion aux voix. Elle se lit comme suit: Que le Comité permanent des Transports demande l'autorisation de la Chambre pour voyager dans le pays en vue de tenir des audiences publiques sur VIA Rail.

La motion est rejetée.

**Le président:** Monsieur Tobin, il vous reste encore dix minutes.

**Mme McCallion:** Monsieur le président, on me dit qu'il y a eu 30 demandes à comparaître devant le Comité. Celui-ci entendra quatre syndicats, deux compagnies d'autobus et le groupe *Rural Dignity*. Il n'a pas encore décidé s'il entendra d'autres témoins, sans parler de parcourir le pays. Or, vous venez de prendre une décision là-dessus. Allez-vous faire de la place dans votre calendrier pour entendre ces 30 intervenants?

**Le président:** C'est vous que nous entendons aujourd'hui. Poursuivons l'étude de votre mémoire. Nous allons essayer d'entendre un maximum de témoins. Nous ne pourrons bien évidemment pas entendre des représentants de chaque municipalité. Mais nous allons entendre un échantillon représentatif de syndicats et de beaucoup d'autres groupes. Poursuivons avec les questions.

Monsieur Tobin, vous disposez de 10 minutes.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais poser aux représentants de la Fédération, une question qui a été posée à tous les témoins qui ont comparu devant nous jusqu'ici et qui a suscité des réponses très différentes.

Certains, notamment Transport 2000, dont des représentants ont comparu ici hier - pensent que l'idée que VIA Rail sera «sauvée» grâce à ses réductions est douteuse. Regardez la structure de base qui est en place. Prenez la région de l'Atlantique à titre d'exemple. Dans cette partie du pays, il n'y a, essentiellement, que le service reliant Halifax à Montréal. Tous les autres services d'apport dans la région de l'Atlantique ont été supprimés, y compris ceux à Sydney, dans votre région, Madame la Mairesse, et bien d'autres encore. Je dois dire que le président a dit à plusieurs reprises que sa propre région avait été assez gravement touchée par les changements

[Texte]

[Traduction]

intervenues dans les services ferroviaires réservés aux voyageurs.

• 1110

The question I have is the following. The argument put for this so-called lean and mean new structure is that it is going to be efficient, that on a per-mile basis of this new structure we are going to attract even more passengers. The cynic would say that the system almost has a built-in obsolescence policy designed to fail, that without the feeder routes you are not going to pick up the traffic in Atlantic Canada. Could a number of you from different parts of the country comment on whether or not you think the new structure can possibly survive and be viable or whether in 18 months we are going to be in a position where the government comes back and says we have new numbers, the rates are down and we are going to lose the bloody service entirely because the numbers justify it?

**Mayor Wayne:** In my presentation, Mr. Tobin, I brought to the attention of the chairman and this committee that, with the three days a week and the way it is set up, the Atlantic will lose its vital link to Cape Breton, Antigonish, Newfoundland at Sydney, P.E.I., the bus connection at Moncton as well as the Moncton connection to the north shore of New Brunswick and right on to Montreal. So as far as we are concerned, the operation of the Atlantic from Halifax only on Mondays, Thursdays and Saturdays will effectively eliminate southern New Brunswick passengers from travelling to Montreal and other points for the weekend. That was a lot of people who travelled to Montreal on the weekend, but it eliminates it because they have no way to get back if they are up there on Saturday, and they cannot make the connections to get there. It will also eliminate most of the weekend student travel, which was a very large portion, as I am sure Mr. Corbett is aware because he has been very vocal about this.

That is why we are saying that the same-day service from Saint John to Moncton will also become impossible on the Atlantic. So with a part-time worker in the office just three days a week, half an hour before the train takes off and half an hour after—and that is all they are giving us—basically it is not operational. It cannot survive. We feel it was almost set up this way so it will not survive, and that is how we see it.

**Mayor McCallion:** In my opinion, Mr. Chairman, it is a slow death, as I said, and that is the position of the federation. I think some of these lines were intended to be cut completely and that, through public pressure and pressure, I believe, by the municipalities and by the federation, they rethought it. I understand they worked until some 3 a.m. the morning before the announcement to make changes because of the pressure brought on the

Voici la question que je voudrais vous poser. Ceux qui ont proposé cette prétendue nouvelle structure dégraissée et efficace font valoir qu'elle sera plus rentable, qu'elle attirera encore plus de voyageurs par mille. Or les mauvaises langues vous diront qu'elle court à un échec total à plus ou moins long terme, car les voyageurs ne prendront pas le train dans les Maritimes si les lignes d'apport sont supprimées. Et chacun d'entre vous qui vient de différentes régions du pays pourrait-il nous dire si, à son avis, cette nouvelle structure peut être rentable ou si, dans 18 mois, le gouvernement va brandir de nouveaux chiffres en disant que le nombre de voyageurs a diminué et que les services ferroviaires vont être éliminés dans leur intégralité puisque les chiffres le justifient?

**Mme Wayne:** Lors de mon exposé, monsieur Tobin, j'ai attiré l'attention du président et des députés membres de ce Comité sur le fait que les provinces maritimes, le service étant réduit à trois jours par semaine et compte tenu de la façon dont le tout a été établi, le chemin de fer atlantique ne reliera plus, alors que cette liaison était vitale, le Cap-Breton, Antigonish, Terre-Neuve à partir de Sydney (I.P.É.); nous perdrons également la correspondance train-autocar à Moncton ainsi que celle qui relie la Côte-Nord du Nouveau-Brunswick jusqu'à Montréal. Alors en ce qui nous concerne, ceux qui résident dans le sud du Nouveau-Brunswick ne pourront plus aller à Montréal ou ailleurs le week-end puisque le service ferroviaire à partir de Halifax ne sera assuré que les lundis, jeudis et samedis. Beaucoup allaient à Montréal le week-end, mais ils ne pourront plus le faire car ils ne pourront plus rentrer chez eux s'ils y vont le samedi puisque les correspondances ne seront plus assurées. La plupart des étudiants ne prendront plus le train non plus le week-end, et ils étaient nombreux, comme M. Corbett le sait, j'en suis sûre, puisqu'il ne s'est pas privé d'en parler.

C'est la raison pour laquelle nous pensons que le chemin de fer Atlantique ne pourra plus non plus assurer la liaison St-Jean-Moncton le même jour. Alors le bureau étant occupé par un employé à temps partiel trois jours par semaine seulement, un service ne sera assuré qu'une demi-heure avant et après le départ du train, et c'est tout ce qu'ils nous donnent. Dans ces conditions-là, ce service est voué à l'échec et nous estimons même que cela a été fait délibérément ou presque, pour qu'il ne soit pas rentable.

**Mme McCallion:** À mon avis, monsieur le président, c'est une mort douce, comme je l'ai déjà dit, et c'est ce que pense également la fédération. Je crois que certaines de ces lignes devraient être abandonnées complètement et que ce n'est qu'à la suite des pressions exercées par le public, par les municipalités et par la fédération, qu'ils se sont ravisés. Je crois qu'ils ont procédé à des changements jusqu'à 3h00 du matin la journée précédent l'annonce qui



[Text]

Prime Minister and the Deputy Prime Minister of this country. In my opinion, if you want to kill a system, if you want it to die, cut the service, and that is exactly the intent of cutting these services.

As for the feeder lines, we have the Mayor of Brantford here in Ottawa, for instance, Mayor Karen George, and I think she saved their system to three days a week that was ready to be chopped completely. Three days a week means that, if you can convince your employer you should work only three days a week, it would be great. You cannot travel to Toronto or to Mississauga on three days a week and work for a company.

**Mayor Wayne:** But I would like to say this, Mr. Tobin. We appreciate the fact that we got it for three days a week. We did not come up with zero; we got it for three days a week and we want to build on it.

To this body here, in order to make that VIA Rail passenger service now become a sustainable, affordable passenger service, the connecting services have to be retained. We have to make it so we connect with the others. A business plan must be laid out. Had VIA been permitted to continue setting fares in response to its unregulated competition... That is the only mode of transportation to which everyone said no. You could not deregulate. The air service could, the bus service could, but the rail passenger service could not.

So the three-day-a-week Atlantic, we feel, would have a waiting list longer than the list of the actual riders we have now if the experience of the last three years is experienced, if we can put the business plan together. We have to sit down. Your government has to work it out to make that three days a week, and we look to you to make sure you do in fact put a business plan together to make that work. We are asking you to do that.

• 1115

**Mr. Tobin:** Speaking of the business plan of VIA Rail, I wonder whether the Federation of Municipalities has taken a look at the whole subject of mandatory or remote routes. There used to be four; there are now nine. Those nine routes, according to Mr. Lawless, are going to cost \$45 million a year effective next year to maintain, and with a much reduced VIA budget that is a big chunk of the budget.

I do not think anybody would dispute the requirement of ensuring that those remote communities have a service. I do not know anybody who would argue with that, because they are remote and in many cases there are no other alternatives and we are certainly not in the business of robbing Peter to pay Paul, around this table, I do not think anywhere in this country. But it is \$45 million for nine remote routes. That \$45 million, were it applied to

[Translation]

devait être faite et ce, en raison des pressions exercées sur le premier ministre et le vice-premier ministre de ce pays. À mon avis, si vous voulez détruire un système, si vous voulez qu'il ne survive pas, il suffit de réduire le service et c'est exactement le but recherché.

Quant aux lignes d'apport, le maire de Brantford, M<sup>me</sup> Karen George, est ici à Ottawa et je crois qu'elle a réussi à conserver un service ferroviaire limité à trois jours par semaine alors qu'il devait être éliminé complètement. Trois jours par semaine, ce serait bien si vous pouviez convaincre votre employeur que vous ne devez travailler que trois jours par semaine. Vous ne pouvez pas aller à Toronto ou à Mississauga travailler alors que le service ferroviaire n'est assuré que trois jours par semaine.

**Mme Wayne:** Mais je voudrais ajouter ceci, monsieur Tobin. Nous apprécions à sa juste valeur le fait que ce service soit assuré trois jours par semaine. Nous n'avons pas tout perdu; nous disposons de ce service trois jours par semaine et nous voulons l'agrandir.

À notre avis, pour que les services voyageurs assurés par VIA Rail continuent de l'être et soient abordables, les correspondances doivent être assurées. Nous devons pouvoir assurer la correspondance avec d'autres villes. Un plan d'entreprise doit être établi. Si VIA avait pu continuer d'établir ses tarifs en fonction du fait que le milieu des transports avait été déréglementé... C'est le seul mode de transport pour lequel tout le monde a dit non. Les services aériens, les services d'autocar pouvaient être soumis à la déréglementation mais pas les services ferroviaires réservés aux voyageurs.

Ainsi, pour ce qui est du service ferroviaire assuré trois jours par semaine dans la région de l'Atlantique, la liste d'attente sera plus longue que la liste de ceux qui prennent actuellement le train, vu l'expérience que nous avons connue ces trois dernières années, si un plan d'entreprise est établi. Il faut se pencher sur la question et faire quelque chose. Votre gouvernement doit veiller à ce qu'un plan d'entreprise soit établi pour assurer ce service de trois jours. Voilà ce que nous vous demandons.

**M. Tobin:** À propos du plan d'entreprise de VIA Rail, je me demande si la Fédération des municipalités s'est penchée sur le problème des lignes éloignées ou des lignes qui doivent absolument être assurées. Il y en avait quatre; il y en a désormais neuf. Selon M. Lawless, ces neuf lignes vont coûter 45 millions de dollars par an à compter de l'année prochaine, ce qui représente une grosse partie du budget qui a subi d'énormes réductions.

Je ne pense pas que quiconque puisse s'opposer au fait que ces localités éloignées devraient être desservies. Personne ne le contesterait, je crois, car ces collectivités sont éloignées et ceux qui y habitent n'ont pas d'autre choix, dans de nombreux cas, que de prendre le train et personne autour de cette table, ou ailleurs, ne voudrait déshabiller saint Pierre pour habiller saint Paul. Mais il s'agit tout de même de 45 millions de dollars pour neuf

## [Texte]

Atlantic Canada, were it applied to some of the corridor routes that have been reduced, were it applied to some of the routes in western Canada, for example the "Canadian", would move dramatically many more people, several thousand percent more, than can be moved in those remote routes.

I suggested to the president of VIA Rail that because those remote routes constitute a public duty imposed on VIA Rail by the government, that funds for those remote routes ought to be voted separately from VIA Rail's budget and that the \$45 million now committed ought to be freed up to restore, where possible, some of the routes that have been lost. I just point out to the mayors by way of example, because this is very important, that the route that has been chosen in Ontario goes through northwestern Ontario because there is an obligation to maintain a remote route. The run through northwestern Ontario goes through an area where practically nobody lives and the southern route, as my friend Mr. Comuzzi has pointed out many times, which would have run through areas like Sault Ste. Marie, Thunder Bay, etc. with 400,000 population, does not exist any more because VIA Rail was mandated to go into that remote route. I would ask you to respond.

**Mayor Wayne:** I will say this. If you had the \$45 million you would not be making one cut in New Brunswick or Nova Scotia. I think this body has to understand, and this has been so disturbing to us and if George and Hazel will permit I am going to discuss just that, is that the total amount of money for Nova Scotia, New Brunswick and P.E.I.—your total subsidy—is \$30 million for all three out of this global \$600 million that everybody keeps talking about. There is \$6 million designated for the three provinces and the cost recovery last year was \$30 million; \$30 million, that is what it was.

If you look at Nova Scotia and the amount it cost there, you are talking somewhere around \$10 million and you are cutting out a whole service for \$10 million. The loss to us economically, through tourism, through your whole spin-off. . . I am going to tell you, we hardly ever are up here. You have not seen us come and do this before and that is the whole point, the point that Professor George has been making and the point that we have all been making. No one seems to realize that is all we are talking about. Mr. Tobin, the \$45 million you are talking about would keep it in Nova Scotia, New Brunswick and P.E.I. and you would have \$15 million left over to go somewhere else across Canada with it.

**Mayor Ferguson:** What I wanted to respond to, in our brief on page 7, it says that a lot of money is at stake. We must keep the VIA budget in proportion. A \$106 million saving of VIA Rail in 1990 and 1991 will reduce the annual deficit by 0.38%, the annual government spending

## [Traduction]

lignes desservant des régions éloignées. Et si ces 45 millions de dollars servaient à desservir les provinces de l'Atlantique, à assurer le service sur certaines lignes de couloir qui ont été supprimées, à desservir l'ouest du Canada, sur le «Canadien», par exemple, des milliers et des milliers de voyageurs de plus pourraient être transportés que sur ces lignes desservant des régions éloignées.

Étant donné qu'il est du devoir public de VIA Rail, devoir imposé par le gouvernement de desservir ces régions éloignées, j'ai fait valoir au président de VIA Rail que les crédits réservés à ces lignes devraient être séparés du budget de VIA Rail et que les 45 millions de dollars devraient servir à rétablir, le cas échéant, certaines des lignes qui ont été supprimées. À titre d'exemple, je voudrais dire aux maires, car c'est très important, que la ligne devant obligatoirement être desservie par VIA Rail en Ontario traverse le nord-ouest de l'Ontario. Or, cette région est très peu peuplée alors que la ligne du sud, comme mon collègue, M. Comuzzi, l'a répété maintes et maintes fois, qui aurait traversé des régions comme Sault Ste-Marie, Thunder Bay, etc., où 400,000 habitants vivent, n'existe plus car VIA Rail est obligée de desservir cette autre ligne dans cette région éloignée. Pouvez-vous me dire ce que vous en pensez?

**Mme Wayne:** Je voudrais dire ceci. Avec 45 millions de dollars, on ne supprimerait pas une seule ligne au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse. Ce qu'il faut bien comprendre, et c'est ce qui est si contrariant, je voudrais dire, si mes collègues maires me le permettent, que le montant total de la subvention réservée à la Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard n'est que de 30 millions de dollars sur ces 600 millions de dollars dont tout le monde ne cesse de parler. Les trois provinces ont droit à six millions de dollars et l'année dernière, 30 millions de dollars ont été recouvrés.

Pour ce qui est du coût des services en Nouvelle-Écosse, ce coût se chiffre à environ 10 millions de dollars et le gouvernement supprime tous ces services pour 10 millions de dollars. Les répercussions économiques seront énormes, nous subirons des pertes, le tourisme va baisser. . . D'ailleurs, je ne sais pas si vous le savez mais nous venons très peu ici. Nous n'avons jamais fait cela auparavant et c'est justement ce que nous essayons de dire, nous et M. George. Personne ne semble remarquer qu'il ne s'agit pas de sommes énormes. Monsieur Tobin, avec les 45 millions de dollars dont vous parliez, les services ferroviaires continueraient d'être assurés en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et dans l'Île-du-Prince-Édouard et il vous resterait 15 millions de dollars pour rétablir d'autres services au Canada.

**M. Ferguson:** À la page 8 de notre mémoire, nous disons que les sommes d'argent en cause ne sont pas astronomiques. Il suffit de maintenir le budget de VIA à un juste niveau. Les 106 millions de dollars d'économies qui seront réalisées en 1990-1991 ne contribueront à



[Text]

of 0.074%. These relatively small savings will not do the sort of thing that the deficit reduction is all about. Basically that is what we are telling you.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mayor Ferguson. I now direct a question, if I may, to the Minister of Transportation from the Province of New Brunswick, Minister McKee. Some time ago when the discussion of VIA Rail cuts first occurred, around this table I recall, Mr. Chairman, several months ago before they were announced, the Minister of Transport, Mr. Bouchard, suggested that there might be a trade-off. I was asking the questions and we talked about pending cuts, what might happen. He said we would have to wait and see, but he did mention the possibility of a trade-off.

• 1120

He said we might have to look at it, since it might mean more money for highways. That was three or four months ago. Since then, on every occasion when he has been asked about the possibility of a trade-off, he has said that there would be none, that this money was targeted for deficit reduction.

The only roads anywhere in Canada that make me feel good about driving Newfoundland highways run through certain parts of New Brunswick. I say that as someone who supports the effort of New Brunswick to upgrade those highways. Has there been any suggestion that there is some trade-off here? Was there any attempt to suggest that swallowing the VIA cuts might get you money in other areas? Would New Brunswick accept that deal if it were suggested?

**Mr. McKee:** No. The Province of New Brunswick's position has been very consistent on this. We do not see roads for rails as a viable option. We have said from the beginning and we continue to say that the rail service is an integral part of our transportation and economic system.

**The Chairman:** That is the last thing I wanted the minister to answer. I thought he said that in his direct evidence, but it is fine to repeat it.

**Mr. Angus:** For my part, I would like your worships to know that I appreciate the work that all of you have been doing over the last months to put together the research to help us make the arguments we have been making. As a result of the combined mailout from FCM, we now have over 400 resolutions back from municipalities, either in support of the continuation of VIA Rail or demanding public hearings. So that has been a very worthwhile effort. My colleague, Les Benjamin, who has many years of

[Translation]

réduire le déficit annuel que de 0,38 p. 100 et les dépenses annuelles du gouvernement que de 0,074 p. 100. Ces économies relativement minimes seront d'une bien piètre contribution à la réduction du déficit. Voilà ce que nous voulions vous dire.

**M. Tobin:** Merci, monsieur Ferguson. Si vous me le permettez, je voudrais maintenant poser une question à M. McKee, ministre des Transports du Nouveau-Brunswick. Lorsque nous avons parlé pour la première fois de la diminution des services ferroviaires offerts par VIA Rail autour de cette table, je me souviens, monsieur le président, plusieurs mois avant l'annonce de ces réductions, que le ministre des Transports, M. Bouchard, a donné à penser qu'un compromis pourrait voir le jour. Je lui posais des questions, notamment sur les réductions qui allaient être annoncées, sur ce qui allait se produire. Il m'a répondu qu'il fallait attendre, mais il a bel et bien évoqué la possibilité d'un compromis.

Il a dit que nous devrions peut-être nous pencher là-dessus, car ces réductions signifieraient peut-être une amélioration de l'infrastructure routière. C'était il y a trois ou quatre mois. Depuis lors, chaque fois que nous lui avons reparlé de ce compromis, il a répondu qu'il n'y en aurait pas, que cet argent servirait à réduire le déficit.

Les seules routes au Canada qui rendent les routes de Terre-Neuve agréables ce sont celles qui traversent certaines régions du Nouveau-Brunswick. Je dis cela car j'applaudis à deux mains les efforts déployés par le Nouveau-Brunswick pour améliorer ces routes. Vous a-t-on donné à penser qu'il y aurait compromis? Vous a-t-on laissé penser à n'importe quel moment que vous obtiendriez des crédits supplémentaires dans d'autres domaines si vous avaliez la diminution des services ferroviaires? Le Nouveau-Brunswick acceptera-t-il ce compromis s'il lui était suggéré.

**M. McKee:** Non, la position prise à ce sujet par la province du Nouveau-Brunswick n'a jamais déviée. Substituer des routes aux chemins de fer ne constitue pas, à notre avis, une option viable. Nous avons toujours dit, et nous continuerons de le dire, que les services ferroviaires font partie intégrante de notre réseau de transport et de notre régime économique.

**Le président:** C'est la dernière chose que je voulais entendre de la part du ministre. Je pensais qu'il l'avait dit clairement lors de son témoignage, mais il est bon de répéter ces choses-là.

**M. Angus:** Messieurs les maires, je voudrais vous dire que j'apprécie le travail que vous avez effectué ces derniers mois pour rassembler tout ce qui pourrait nous aider à avancer les arguments que nous faisons valoir. À la suite du questionnaire envoyé par la Fédération canadienne des municipalités, nous avons reçu plus de 400 résolutions des municipalités qui demandent soit que les services de VIA Rail soient rétablis soit que des audiences publiques soient tenues. Les efforts que vous

[Texte]

experience in rail passenger service, is going to put the questions to you.

**Mr. Benjamin:** I have been on this committee for 21 years. Before that, I was 15 years on the railroad as a station agent. I have sold a lot of train tickets, smashed my share of baggage. I am not being immodest when I say that I have been there. I have some experience in this matter and in transportation generally. This is the fourth time in that 21 years we have gone through this sort of hassle about rail passengers. CN and CP separately wanted to abandon their transcontinental trains and some of their trains in the Atlantic. In 1977, I relieved both of them of their responsibilities under the law and started VIA Rail.

Since 1977 we have had seven ministers of transport. Every one of them, annually, promised a national rail passenger act, and every one of them promised to re-equip VIA Rail. They have never denied that they have spent more money fixing up old cars than the new ones would have cost; or that savings in operating and maintenance expenses would have allowed them to recover the cost of the new equipment in seven years.

They have done it backwards. As to a legislative mandate, we still have not got it and there is a good reason for it. By leaving it as a \$1 item in the estimates, the minister, any minister, the government, any government, can do anything they want, any time they want, anywhere they want with VIA Rail. They do not have to come to Parliament, and they do not have to go to the National Transportation Agency.

This brings me to a question about the activities of the federation. Would the federation be prepared to join in an application before the National Transportation Agency, which has already been made by the Canadian Railway Labour Association, an amalgam of about a dozen or 14 unions, to hold public hearings on whether or not the government, VIA Rail, CN and CP have lived up to the requirements of the National Transportation Act and the Railway Act?

• 1125

They have already made that application to the NTA. Would the FCM be prepared to join in with a similar application to have those hearings? The NTA will have to hold public hearings across the country.

**Mayor Ferguson:** At the present time we would be interested and I think it has some merit, but I cannot answer that without going to the board and putting it to them. I will put it to the board.

**Mr. Benjamin:** Benoît Bouchard put out the report on environmental impact, when it should have been done by

[Traduction]

avez déployés ont donc été très utiles. C'est mon collègue, Les Benjamin, qui s'intéresse depuis des années aux services voyageurs, qui va vous poser des questions.

**M. Benjamin:** Je suis membre de ce Comité depuis 21 ans. Auparavant, j'ai été agent de gare pendant 15 ans. J'ai vendu des milliers de billets de train et abîmé plusieurs valises. Je sais ce que c'est, et je ne dis pas cela par manque de modestie. Je connais assez bien ce sujet et les transports en général. C'est la quatrième fois en 21 ans que le sort de ceux qui prennent le train est remis en cause. Tant le CN que le CP voulaient supprimer leurs trains transcontinentaux et certains des trains desservant les provinces maritimes. En 1977, j'ai fait adopter une loi qui les dégageait tous deux de leurs responsabilités et j'ai créé VIA Rail.

Depuis 1977, sept ministres se sont succédé au ministère des Transports. Chaque année, chacun d'entre eux promettait qu'une loi nationale sur les services voyageurs serait adoptée et chacun d'entre eux promettait la modernisation de VIA Rail. Ils n'ont jamais nié qu'ils avaient consacré davantage d'argent à retaper les vieux wagons qu'il n'en aurait fallu pour en acheter de nouveaux; ils n'ont jamais nié non plus que les économies réalisées dans le domaine de l'exploitation et de l'entretien leur auraient permis d'amortir le coût d'achat du nouveau matériel en sept ans.

Ils ont tout fait à l'envers. Quant au texte de loi, nous l'attendons toujours et ce, pour de bonnes raisons. En ne le lui attribuant qu'un dollar dans les prévisions budgétaires, le ministre, quel qu'il soit, le gouvernement, quel qu'il soit, peuvent faire de VIA Rail tout ce qu'ils veulent, quand ils le veulent et où ils le veulent. Ils n'ont pas à présenter quoi que ce soit au Parlement et n'ont pas à se porter devant l'Office national des transports.

Tout cela m'amène à vous poser une question à propos des activités de la fédération. La Fédération serait-elle disposée à demander à l'Office national des transports, tout comme l'a déjà fait l'Association des syndicats de cheminots du Canada, qui regroupe 12 ou 14 syndicats, de tenir des audiences publiques pour déterminer si le gouvernement, VIA Rail, le CN et le CP ont respecté les dispositions de la Loi nationale sur les transports et celle de la Loi sur les chemins de fer?

Cette requête a déjà été déposées auprès de l'Office national des transports. La Fédération canadienne des municipalités serait-elle disposée à demander aussi que des audiences soient tenues? L'Office national des transports serait alors obligé de tenir des audiences publiques un peu partout dans le pays.

**M. Ferguson:** A première vue, cela nous intéresserait car je crois que l'idée que vous proposez est bonne, mais je ne peux pas vous donner de réponse définitive tant que je n'aurai pas consulté le conseil, ce que je ferai.

**M. Benjamin:** C'est Benoît Bouchard qui a rendu public le rapport sur l'impact environnemental alors que



[Text]

Lucien Bouchard. Benoît Bouchard should have had the studies done on VIA Rail's cost effectiveness, but those studies were done by Mr. Wilson, the Minister of Finance, and finance will not give us a copy.

Would you also put it to your board, if and when it proves necessary, to go along with other groups in applying to the Federal Courts for an injunction on cutbacks to VIA Rail until the royal commission has submitted its report?

**Mayor Ferguson:** I understand that, in British Columbia, our own provincial government will be taking it to court because of the constitutional commitment made at the time. It has been to the courts twice with the previous governments; they won at that time and I would think they would win again.

**Mayor McCallion:** It is a sad day for democracy when the needs of the people of this country have to be settled in court, rather than by those elected by the people.

**Mayor Wayne:** Has your group researched the constitutional grounds for this whole country? Is it different in each province? Because, where B.C. has won in the past, it is now before the courts again. Was there not some agreement with CN that it had to provide passenger rail service in certain areas across Canada? Did you do any research on that?

**Mr. Benjamin:** Some has been done. Not by myself, as I am not a lawyer. But I understand there are provisions in the Railway Act placing certain responsibilities and duties upon railways and VIA Rail is legally a railway, as are CN and CP.

The Canadian Pacific Railway Act had sections, since 1881, guaranteeing that CP would continue running railroads in southern British Columbia and in certain other parts of Canada. But they are all abandoned.

I do not think enough effort has been made in these legal ramifications. It is very expensive and very time-consuming, and getting groups that are able to do it has been next to impossible, but I hope that since so many groups are allied in this issue right across the country, who might disagree on other things, it might now be easier to do that.

Mr. Bouchard's reasoning and Mr. Wilson's reasoning for these cutbacks in VIA Rail was to reduce the deficit; they both said that in the House of Commons and Mr. Bouchard said it before this committee last Monday. But when Mr. Bouchard spoke to the Canadian Industrial Transportation League in Toronto yesterday, he said that the reduced rail subsidy will make more government

[Translation]

cela aurait dû être fait par Lucien Bouchard. C'est Benoît Bouchard qui aurait dû demander qu'une analyse de la rentabilité de VIA Rail soit faite alors que c'est M. Wilson, ministre des Finances, qui l'a fait faire et le ministère ne veut pas nous en adresser copie.

Pourriez-vous également demander à votre conseil, le cas échéant, de demander, de concert avec d'autres groupes, aux cours fédérales qu'elles imposent une injonction interdisant toute diminution des services ferroviaires tant que la commission royale d'enquête n'aura pas présenté son rapport.

**M. Ferguson:** Je crois savoir que notre propre gouvernement provincial, en Colombie-Britannique, portera l'affaire devant les tribunaux en raison de l'engagement constitutionnel qui avait été pris à l'époque. Cette affaire a été portée devant les tribunaux à deux reprises par les gouvernements précédents qui ont obtenu gain de cause à l'époque et je crois que ce serait de nouveau le cas.

**Mme McCallion:** Il est bien triste de constater, dans un pays démocratique, que les besoins de la population doivent être réglés par les tribunaux et non pas par ceux qui ont été élus par cette même population.

**Mme Wayne:** Votre groupe a-t-il documenté les motifs d'ordre constitutionnel pour l'ensemble de ce pays? La situation est-elle différente dans chaque province? Car l'affaire a été de nouveau portée devant les tribunaux alors que la Colombie-Britannique avait obtenu gain de cause par le passé. Un accord n'avait-il pas été conclu avec le CN l'enjoignant de desservir certaines régions du pays? Avez-vous fait des recherches à ce sujet?

**M. Benjamin:** Certaines ont été faites, non par moi, car je ne suis pas avocat. Mais je crois que certaines dispositions de la Loi sur les chemins de fer précisent que les compagnies ferroviaires ont certaines responsabilités et devoirs et, sur le plan juridique, VIA Rail est une compagnie ferroviaire tout comme le CN et le CP.

Depuis 1881, la Loi sur le chemin de fer Canadien Pacifique précisait que le CP devait continuer de desservir le sud de la Colombie-Britannique et certaines autres régions du Canada, mais toutes ces lignes ont maintenant disparu.

Je ne crois pas qu'on se soit suffisamment intéressé à ces ramifications juridiques. Cela coûte très cher et cela demande beaucoup de temps, et il a toujours été presque impossible de réunir des groupes pour le faire, mais j'espère qu'il sera désormais plus facile de le faire maintenant que tant de groupes s'accordent sur ce point un peu partout dans le pays, alors qu'ils sont peut-être en désaccord sur d'autres points.

MM. Wilson et Bouchard ont justifié la diminution des services de VIA Rail en invoquant le déficit; ils ont dit tous deux, à la Chambre des communes, et M. Bouchard l'a répété devant ce Comité lundi dernier, que les économies réalisées serviraient à réduire le déficit. Mais lorsque M. Bouchard s'est adressé à la Ligue canadienne de transport industriel à Toronto hier, il a déclaré que la

[Texte]

money available to highway and airline services. It is a neat way to try to have it both ways. Of course he does have two sides to his mouth.

• 1130

But have the FCM or any municipalities here or any municipalities you know of received any commitments of funds for highways from the money saved by the VIA Rail cutbacks?

**Mayor McCallion:** When the mayors of the Windsor-Quebec corridor were before Mr. Bouchard that question was posed to him. His answer was that roads are a provincial responsibility.

**Mayor Wayne:** We have already shown or documented today through Professor Roy George that you will not save one red penny. So I do not know where the hon. minister is going to find the money he is talking about for the roads and the airports. In our opinion you will not save money. It will cost you money. So he will not have any money left over.

And no, we have a letter on file from our Premier, as the Hon. Mr. McKee has stated, and our Premier will not accept the Trans-Canada Highway funds, if you like, in place of rail passenger service. It is not an either/or with us.

**Mr. Benjamin:** Mr. McKee, have you received any word from the Ministry of Transport or anybody else in the government of additional funds for highways from the savings of the VIA Rail cuts?

**Mr. McKee:** No, we certainly have not. We are not interested in trade-offs, but it does not take away from the fact that we do have the worst stretch of Trans-Canada Highway in this country.

**Mr. Benjamin:** You mentioned earlier the removal of passenger trains from certain rail lines will jeopardize the existence of the rail line for freight service. I believe it was the gentleman from Cape Breton. Have you had any meetings with Canadian National?

I should tell you that when Mr. Lawless appeared before this committee, wearing both hats, VIA Rail and Canadian National, he made it plain it was the intention of Canadian National over the next several years to reduce their mileage across Canada from 23,000 miles to 13,000. Have you made representations to CN on this issue, or will you be making them, and will you be making representations to the National Transportation Agency? I see in here a pattern of doing both things at once.

**Mayor Wayne:** Yes, this has come up at our national transportation committee, representative of certain parts of Canada, that they feel when they are finished with rail passenger service it will be freight service that will start to go. Already freight service is starting to go, with the

[Traduction]

réduction de la subvention ferroviaire servirait à améliorer les services routiers et aériens. C'est une façon habile d'essayer de tout avoir. Il dit tantôt blanc tantôt noir.

La FCM ou d'autres municipalités savent-elles si des crédits puisés à même des économies réalisées grâce à la diminution des services ferroviaires ont été réservées à l'amélioration de l'infrastructure routière.

**Mme McCallion:** Lorsque les maires du couloir Windsor-Québec se sont entretenues avec M. Bouchard, ils lui ont posé cette question à laquelle il a répondu que l'infrastructure routière relevait des provinces.

**Mme Wayne:** Nous avons déjà montré, preuves à l'appui, grâce à M. Roy George, que le gouvernement ne va pas économiser un seul sou. Alors je ne sais pas où le ministre va trouver l'argent qu'il réserve aux routes et aux aéroports. À notre avis, le gouvernement ne va pas réaliser d'économies, au contraire les dépenses vont augmenter si bien que le ministre n'aura plus d'argent à sa disposition.

Et comme l'Honorable M. McKee l'a dit tout à l'heure, d'après la lettre que nous avons dans nos dossiers, notre Premier Ministre n'acceptera pas d'argent pour améliorer l'autoroute Trans-canadienne en compensation de la suppression des services ferroviaires. Ce n'est pas soit l'un soit l'autre.

**M. Benjamin:** M. McKee, le ministère des Transports ou quelque personnalité politique quelconque vous a-t-il dit que les économies réalisées grâce à la diminution des services ferroviaires serviront à améliorer les autoroutes?

**M. McKee:** Non, absolument pas. Ce genre d'échange ne nous intéresse, mais il n'en demeure pas moins que notre tronçon de l'autoroute transcanadienne est le pire qui soit.

**M. Benjamin:** Vous avez dit tout à l'heure que la suppression de trains voyageurs de certaines lignes ferroviaires compromettra l'existence du transport du fret. Je crois que c'est le représentant du Cap Breton qui a dit cela. Vous êtes-vous entretenu avec les cadres du Canadien national?

Je devrais vous dire que lorsque M. Lawless a comparu devant ce Comité, représentant tant Via Rail que le Canadien national, il a déclaré sans équivoque aucune, qu'au cours des prochaines années, le Canadien national entendait ramener les distances que ses trains parcourent de 23,000 milles à 13,000 milles. En avez-vous discuté avec les cadres du CN, allez-vous en discuter et allez-vous en parler à l'Office national des transports? Vous pourriez effectuer ces démarches en même temps.

**Mme Wayne:** Oui, nous en avons parlé lors de la réunion de notre Comité national des transports, qui représente diverses régions du Canada, et qui estime que lorsque le gouvernement aura détruit complètement les services voyageurs, il s'attaquera au fret. Le transport du



[Text]

abandonment of lines, etc. That too is a concern in the federation, because our roads are in terrible shape in regard to truck transportation. Especially in the urban centres, the depreciation in the roads at intersections is horrible.

So we have, and we are concerned, and we feel it is the thin edge of the wedge. Once rail passenger service is gone there will be a direct or major impact on the freight service. But that is happening now, with the abandonment of many lines.

**Mayor Ferguson:** That is happening on the Prairies right now.

**Mr. Benjamin:** I know.

**Mayor Ferguson:** They have discontinued lines.

**Mr. Benjamin:** Tell me about it.

**Mayor Ferguson:** The municipalities have to try to deal with the road problems.

The other myth around is that... and we have heard Mr. Bouchard say there are areas, especially in British Columbia, where they will give it to the private sector. They would give the winners to the private sector. That is another way of dismantling the whole system.

You are going to have some routes that are not as profitable in a national scheme. We know that. We also know there are ones that make money, and those are the ones that are going to help to carry the route to make a national system work. If you are going to sell off the winners to the private sector, you know what the end result is going to be. There will be no VIA Rail, period. And that, by design, it is obvious to me at this time, is the ultimate goal of what is happening. They got caught in a bus lobby.

**Mr. Benjamin:** Well, both this government and the previous one made a major change in national transportation policy, starting in the mid-1970s, by putting an end to cross-subsidization, which used to apply to trucking companies, bus companies, railways, and airlines. With the cross-subsidization, where profitable routes helped keep the less profitable or unprofitable ones going, you provided an equity of service all over the country. So unless cross-subsidization or the ability to do so is restored, unprofitable routes are "gone geese" and nobody in the private sector would touch them with a 10-foot pole.

**Mayor Ferguson:** It is quite obvious.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. Thank you very much.

**The Chairman:** That was going to be your last question. That is good, Mr. Benjamin. Okay, on the same basis, Mr. Pronovost and Mr. Langlois to split the time.

[Translation]

frêt par train commence déjà à être éliminé, puisque certaines lignes sont supprimées, etc. Cela inquiète également notre fédération, car nos routes sont abimées par les camions. Surtout dans les centres urbains, les routes sont très abimées aux croisements de rue.

Oui nous l'avons fait, oui nous sommes inquiets et nous pensons que ce n'est que le début. La suppression du service de trains voyageurs aura des incidences directes et même importantes sur le transport ferroviaire du frêt. Mais c'est ce qui se passe actuellement, puisque de nombreuses lignes ont déjà été abandonnées.

**M. Ferguson:** C'est ce qui se passe dans les Prairies à l'heure actuelle.

**M. Benjamin:** Oui, je sais.

**M. Ferguson:** Ils ont supprimé certaines lignes.

**M. Benjamin:** Je le sais bien.

**M. Ferguson:** Les municipalités doivent essayer de s'attaquer aux problèmes des routes.

Autre mythe... Nous avons entendu M. Bouchard dire que le secteur privé, surtout en Colombie-Britannique, reprendra certains services, que les lignes les plus rentables seront données au secteur privé. Voilà une autre façon de démanteler l'ensemble du réseau ferroviaire.

Dans tout pays, quel qu'il soit, certaines lignes ne sont pas aussi rentables que d'autres. Nous savons cela. Nous savons également que certaines d'entre elles sont rentables et ce sont celles-là qui doivent subventionner celles qui ne le sont pas pour qu'un réseau ferroviaire véritablement national fonctionne. Si vous décidez de vendre les lignes les plus profitables au secteur privé, vous savez ce qu'il va en résulter. Via Rail disparaîtra, point final. Et c'est ce que fait actuellement le gouvernement délibérément. Ils se sont fait avoir par les propriétaires d'autocars.

**M. Benjamin:** Ce gouvernement et le précédent ont complètement réorienté la politique nationale des transports, dans le milieu des années 1970, en mettant fin au régime d'interfinancement qui s'appliquerait aux compagnies de camionnage, aux compagnies d'autocar, aux compagnies ferroviaires et aux compagnies aériennes. D'après ce régime, les lignes les plus rentables subventionnaient les lignes les moins rentables ou celles qui ne l'étaient pas du tout et ainsi les services offerts étaient les mêmes partout dans le pays. Alors, à moins que le régime d'interfinancement ne soit rétabli, les lignes déficitaires appartiennent au passé et personne dans le secteur privé ne voudra y toucher de près ou de loin.

**M. Ferguson:** C'est assez évident.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Merci beaucoup.

**Le président:** C'était censé être votre dernière question. C'est très bien, M. Benjamin. Pour les mêmes raisons, je vais donc demander à messieurs Pronovost et Langlois de se répartir le temps.

## [Texte]

**M. Pronovost:** Plusieurs députés de ce côté-ci de la table auraient souhaité poser des questions, mais, étant donné l'heure, nous allons tenter de les regrouper.

Dans votre exposé, il y a plus de deux heures, vous avez fait plusieurs affirmations, notamment au sujet des tarifs de VIA Rail. Vous dites dans votre mémoire:

Les tarifs de VIA ont été exagérément bas. Le service ferroviaire passager est bien plus confortable et reposant que l'autocar, et cet état de choses devrait se retrouver dans le tarif.

À votre point de vue, quelle devrait être l'augmentation des tarifs de VIA Rail pour que ce soit acceptable et pour que l'entreprise soit viable?

**Mayor McCallion:** Could I get the question again? I did not hear it clearly. Just the question.

**Mr. Pronovost:** I will try again.

**Mayor McCallion:** What percentage do you think fares should go up?

**The Chairman:** The question, I think, was: how do we go about raising the fares and how much do you think they should go up?

**Mr. Pronovost:** You are saying the fares are really too low and they have to be improved in order to consider the comfort, compared to the bus system. I want to know in what proportion you think the fares should be raised.

**Mayor McCallion:** I think it should be done from a cost point of view as well as from what—

**Mr. Pronovost:** It is a good answer.

**Mayor McCallion:** It should be analysed, and I am not a financial analyst. I am just an elected politician, like some of you folks are. I just say to you that we believe the fares should be increased, yes. We have not told you by how much. But in addition to that, you cannot increase the fares and have an inefficient system. That is what we are saying.

**Mr. Benjamin:** Old equipment, slow schedules.

**Mayor McCallion:** Old equipment, poor service, breakdowns, etc. That has been the record of VIA Rail. What we are saying, sir, is that we do not agree that VIA Rail has been well managed. We think it should be better managed. If you have an efficient service. . . There is no use in our increasing our transit fares and reducing the service and then putting 30-year-old buses on the road. You cannot do it.

**M. Pronovost:** Dans votre exposé, vous avez dit qu'une grande partie de la clientèle de votre province était composée de citoyens mal rémunérés, très pauvres, qui n'ont pas les moyens de payer très cher pour voyager.

Comment pouvez-vous concilier la réponse que nous venons d'obtenir, à savoir d'augmenter les prix de façon

## [Traduction]

**Mr. Pronovost:** A number of members on this side of the table would have liked to have asked questions, but since we are running late, we will try to group the questions.

In the brief you presented more than two hours ago you made a number of statements, one of which concerned VIA's fares. You say:

VIA's fares have been unrealistically low. Rail passenger service is much more comfortable and relaxing than bus service, a fact which should be reflected in the fare schedule.

How much of a fare increase would be acceptable in your view and would enable VIA to survive?

**Mme McCallion:** Pourriez-vous répéter la question, s'il vous plaît? Je ne l'ai pas bien entendue. La question simplement.

**M. Pronovost:** Je vais essayer de nouveau.

**Mme McCallion:** Ma question porte sur le pourcentage d'augmentation des tarifs?

**Le président:** Je pense que la question était la suivante: Comment fait-on pour augmenter les tarifs et de combien faut-il les augmenter, à votre avis?

**M. Pronovost:** Vous dites que les tarifs sont trop bas et doivent être augmentés afin de tenir compte du confort du train comparativement aux autocars. Je veux savoir de combien vous pensez que les tarifs devraient être augmentés.

**Mme McCallion:** Je pense qu'il faut tenir compte des coûts et également. . .

**M. Pronovost:** C'est une bonne réponse.

**Mme McCallion:** Il faut analyser la situation, et je ne suis pas analyste financière. Comme certains d'entre vous, je ne suis qu'une politicienne élue. Tout ce que je dis c'est qu'à notre avis les tarifs devraient être augmentés. Nous n'avons pas dit de combien il faut les augmenter. Mais de plus, on ne peut pas augmenter les tarifs si le système est inefficace. Voilà notre point de vue.

**M. Benjamin:** Vous parlez du vieux matériel et du service lent?

**Mme McCallion:** Oui, du vieux matériel, du mauvais service, des pannes, etc. C'est cela le bilan de VIA Rail. Nous ne sommes pas d'accord pour dire que VIA Rail était bien géré. Nous pensons que la gestion devrait être améliorée. Si le service est efficace. . . il ne sert à rien d'augmenter les tarifs pour ensuite réduire le service et utiliser de vieux autocars. Ce n'est pas comme ça qu'il faut procéder.

**Mr. Pronovost:** You said in your brief that many of the train riders in your province were very poor people on low incomes, who cannot afford high travel costs.

How can you reconcile the answer you have just given, namely that prices should go up drastically to cover



[Text]

drastique pour couvrir les coûts d'exploitation, et le fait que, dans votre province, la majorité des utilisateurs sont des gens à très faible revenu? Pensez-vous qu'il est possible de concilier ces deux positions?

**M. McKee:** Il ne faut pas oublier que la réduction des services chez nous, au Nouveau-Brunswick, va affecter non seulement nos grands centres, mais aussi beaucoup de nos petits centres, de nos petites villes, de nos villages. Ce sont ces gens-là qui n'ont pas d'autre moyen de transport. Il est vrai qu'il leur serait difficile de payer davantage parce que leur revenu n'est pas très élevé. Il reste cependant qu'ils n'ont pas d'autre moyen de transport. Le train est encore moins cher pour eux que de s'organiser pour voyager en autobus, là où il n'y a pas de service d'autobus, ou en voiture.

**M. Pronovost:** Monsieur le ministre, soyons logiques et conséquents. Les témoins sont d'accord pour dire que les tarifs devraient correspondre aux coûts d'exploitation. Tout cela est une question d'argent, qu'on l'accepte ou qu'on ne l'accepte pas. Si on appliquait cette logique, il faudrait probablement augmenter les tarifs, les doubler ou même les tripler dans certaines circonstances. Que pensez-vous de cette proposition qui nous est faite par les maires du Canada? Que les trains soient neufs ou vieux, au Nouveau-Brunswick, comment pourrait-on arriver à convaincre les gens de continuer à prendre le train en doublant ou triplant les tarifs actuels? Est-ce que cela serait viable chez vous étant donné que la très grande majorité des utilisateurs sont des gens à très faible revenu?

• 1140

**M. McKee:** C'est cela. Ce sont des étudiants. Imaginez que l'étudiant doive payer deux ou trois fois ce qu'il paie présentement. S'il refusait de le faire, il n'aurait pas d'autre moyen de transport pour se rendre à l'Université de Moncton ou à d'autres universités de la région de l'Atlantique. Il n'a qu'une alternative: n'avoir aucun moyen de transport ou avoir un moyen de transport qui sera un peu plus coûteux pour lui.

**M. Pronovost:** Monsieur le ministre, j'aimerais que vous puissiez répondre à ma question. Est-ce que vous accepteriez qu'on double ou qu'on triple les tarifs?

**M. McKee:** On est prêts à accepter qu'on veuille améliorer les services. Je peux répondre au nom des personnes à faible revenu: qu'on double ou qu'on triple les tarifs, ce n'est pas très acceptable pour eux.

**Mayor McCallion:** Mr. Chairman, we did not say that the fares should equal the operating, please. That is not the position of the FCM because there is not a rail service in the world that operates on the basis of fares equalling operating costs, capital and operating. There is not one.

**Mr. Pronovost:** The fares should cover the costs, you said—

**Mayor McCallion:** It is the same with airlines.

[Translation]

operating costs, and the fact that in your province, most of the users are on low incomes? Do you think you can reconcile these two statements?

**Mr. McKee:** It must be remembered that the reduced services in New Brunswick will affect not only our urban centres, but also our little towns and villages. The people living in these smaller centres are the ones who do not have any other means of transportation. It is true that it would be difficult for them to pay higher fares, because their incomes are not very high. However, the fact remains that they have no other means of transportation. The train is still less expensive for them than travel by car or getting a group together to travel by bus, in places where there is no regular bus service.

**Mr. Pronovost:** Let us be logical and consistent here, sir. Our witnesses agree that fares should reflect operating costs. It all boils down to money, whether we agree with the cuts or not. If we were to apply this logic, it would probably mean doubling or tripling the fares in certain circumstances. What do you think of the proposal made to us by the mayors of Canada? Regardless of whether the equipment used in New Brunswick is new or old, how would we be able to convince people to take the train by doubling or tripling the present fares? Would it be a viable proposal in your area in view of the fact that the great majority of users come from the lower end of the income scale?

**Mr. McKee:** Exactly, they are students. Imagine if students had to pay two or three times the present fare. If they were unwilling to do so, they would not have any other means of transportation to get to the University of Moncton or other universities in the Atlantic region. The only choice is to do without or to have a slightly more expensive means of transportation.

**Mr. Pronovost:** I would like you to answer my question, Mr. Minister. Would you be willing to double or triple the fares?

**Mr. McKee:** We are ready to accept improvements to the service. As far as low-income people are concerned, doubling or tripling the fares would not be very acceptable to them.

**Mme McCallion:** Monsieur le président, je tiens à préciser que nous n'avons pas dit que les tarifs devraient correspondre aux coûts d'exploitation. Ce n'est pas la position de notre fédération car il n'existe aucun service ferroviaire au monde qui récupère ses frais d'immobilisations et d'exploitation par le seul biais des tarifs. On en trouve aucun.

**M. Pronovost:** Vous avez dit que les tarifs devraient égaler les coûts. . .

**Mme McCallion:** Il en est de même pour les lignes aériennes.

[Texte]

**Mr. Pronovost:** —that before. You said before—

**Mayor McCallion:** And buses do not operate that way either.

**Mr. Pronovost:** You said before, with respect, that the fares should cover the costs.

**Mayor McCallion:** No.

**Mr. Pronovost:** You said five minutes ago that the fares in VIA Rail should cover the costs. Well, I am trying—

**Mayor McCallion:** I did not say that. I want to erase that from the record. I did not say it should cover the cost of rail service. It would be ridiculous.

**Mr. Pronovost:** I am trying to apply what you said—

**Mayor McCallion:** It says right here in Mr. Lawless's book, dealing with equalized competition, that some countries have relieved railways of the need to invest in their own infrastructure. Other countries have recognized and paid for social policy obligations imposed on railways.

Come on, let us not be ridiculous. Subsidize them. That is what they say.

**Mr. Pronovost:** Listen, I want to be very frank with you. I have been asking you a question in French and it seems that you have some problem with the translation. You have been telling something to me in English. I have the translation, so I would like to ask you to be very, very prudent on such a comment about ridiculous people or things that are ridiculous. Because you have been experiencing problems with the translation, would you please accept that I could experience those kinds of problems too? Please.

**Mayor McCallion:** The FCM has at no time said that the fares should cover the costs.

**Mr. Pronovost:** Be careful with the words you are using now in front of the committee.

My other question deals with what has been presented to us about the influence of politicians over decisions on VIA Rail. You are making references to service that has been maintained in the ridings of Mr. Clark and Mr. Mazankowski.

C'est une accusation très grave que vous faites. À mon point de vue, cette accusation ne correspond pas à la réalité. Je vais vous donner les noms de plusieurs ministres qui ont des services de VIA Rail dans leur circonscription. Dans des circonscriptions de ministres très importants, les services de VIA Rail vont disparaître ou seront réduits, parce que cette décision a été une décision nationale et non une décision selon chacune des circonscriptions.

Je voudrais vous faire remarquer que dans la circonscription de M. Clark et dans celle de M. Mazankowski, contrairement à ce que vous prétendez, les services seront réduits. Ils le seront également dans la

[Traduction]

**M. Pronovost:** Vous l'avez dit auparavant. . .

**Mme McCallion:** On n'applique pas ce principe aux autocars non plus.

**M. Pronovost:** Avec tout le respect que je vous dois, vous avez dit que les tarifs devraient couvrir les coûts.

**Mme McCallion:** Non.

**M. Pronovost:** Il y a cinq minutes vous avez dit que les tarifs de VIA Rail devraient couvrir les coûts. Eh bien j'essaie. . .

**Mme McCallion:** Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je tiens à ce que le procès-verbal soit clair à ce sujet. Je n'ai pas dit que les tarifs devraient couvrir les coûts du service ferroviaire. Ce serait ridicule.

**M. Pronovost:** J'essaie d'appliquer votre logique. . .

**Mme McCallion:** On trouve ici dans le document de M. Lawless sur la concurrence que dans certains pays les chemins de fer ne sont pas obligés d'investir dans leur infrastructure. Dans d'autres pays on tient compte des obligations sociales imposées aux chemins de fer et on assume les coûts qui découlent de ces exigences.

Voyons, ne soyons pas ridicules. Il faut subventionner le service, c'est ce qu'on dit.

**M. Pronovost:** Écoutez, je serai très franc avec vous. Je vous pose une question en français et vous semblez avoir des difficultés avec la traduction. Vous me faites des affirmations en anglais. J'écoute aussi la traduction, alors je vous demande d'être très prudente quand vous dites que des gens ou des choses sont ridicules. Si vous avez des difficultés avec l'interprétation, vous pouvez comprendre que je pourrais avoir les mêmes problèmes, n'est-ce pas?

**Mme McCallion:** Notre fédération n'a jamais dit que les tarifs devraient couvrir les coûts.

**M. Pronovost:** Faites attention dans le choix de vos mots devant ce comité.

Mon autre question porte sur ce que vous prétendez être l'influence des politiciens relativement aux décisions de VIA Rail. Vous dites que le service a été maintenu dans les circonscriptions de M. Clark et de M. Mazankowski.

That is a very serious accusation. As I see it, it has no basis in reality. I will give you the names of several ministers whose ridings are served by VIA Rail. VIA Rail service will disappear or be reduced in the constituencies of some very important ministers because this was a national decision, not one based on local or constituency considerations.

Furthermore, the service will be reduced in the constituencies of Mr. Clark and Mazankowski, contrary to what you claim. The same is true for Mr. McKnight's riding. As for the riding of the President of the Treasury



## [Text]

circonscription de M. McKnight. Dans la circonscription du président du Conseil du Trésor, les trains vont passer de 21 à 0 par semaine. Vous dites qu'il y a eu de l'influence politique. Cette position est inacceptable. Ajoutons les circonscriptions des ministres Jean Corbeil, Gilles Loisel, Pierre Blais, Pierre Cadieux, Harvie Andre, Bill Winegard, Shirley Martin, ministre d'État aux Transports, où les trains seront réduits également, Mary Collins, Elmer MacKay, Kim Campbell et Benoit Bouchard. Les trains entre la circonscription du ministre Bouchard et la région de Montréal seront diminués de moitié sur une partie du trajet. Votre allégation voulant qu'il y ait eu de l'influence politique est très grave et n'est pas fondée sur des faits.

• 1145

Monsieur le président, je n'ai pas de questions. Je voulais simplement que ce commentaire soit consigné au compte rendu. Je vais donner à M. Langlois la possibilité de poser une question.

**The Chairman:** Also the chairman's rail has been cut in his riding too, decimated. Let us get this on the record.

**Mayor McCallion:** Could I read something into the record? I have here a clipping. Mr. Mulroney in Kuala Lumpur or wherever he is said:

Canadians love the train, but not enough to take it. So we changed that. We are now trying to get rid of it.

**The Chairman:** That came up in the House of Commons.

**Mr. Pronovost:** It is an incomplete quotation, Mr. Chairman, and it is unacceptable.

**The Chairman:** It does not help the case at all.

**Mayor McCallion:** I did not say it.

**The Chairman:** It does not help your case at all, Mayor.

**Mayor McCallion:** Why?

**The Chairman:** By reading an incomplete statement from 3000 miles away that has already been subject to political comment and questions in the House of Commons.

**Mayor McCallion:** I do not know.

**M. Langlois:** Je ne reviendrai pas sur des commentaires qui ont été faits plus tôt, commentaires que j'ai trouvés particulièrement insultants pour un député comme moi. Je viens d'une région qui est située à 1,000 milles d'Ottawa, une région dont moins du tiers de la superficie est desservi par des routes, où il n'y a aucun service de chemin de fer et où les prix de transport par avion sont exorbitants. Donc, quand on m'accuse de vivre dans une tour d'ivoire à Ottawa, je ne le prends pas.

J'ai trois arguments à faire valoir afin de rétablir des choses. Comme le gouvernement du Canada a l'obligation

## [Translation]

Board, service will be reduced from 21 trains a week to none. You say that there has been political influence. Such a claim is not acceptable. Train service will also be reduced in the constituencies of the following ministers: Jean Corbeil, Gilles Loisel, Pierre Blais, Pierre Cadieux, Harvie Andre, Bill Winegard, Shirley Martin, the Minister of State for Transport, Mary Collins, Elmer MacKay, Kim Campbell and Benoit Bouchard. The trains running between Mr. Bouchard's constituency and the Montreal region will be cut by half on part of the route. Your allegation about political influence is very serious and unfounded.

Mr. Chairman, I do not have any questions, but I wanted those comments on the record. I will give Mr. Langlois the opportunity to ask a question.

**Le président:** Le service ferroviaire a également été réduit, voire décimé, dans ma circonscription. Que cela figure au procès-verbal.

**Mme McCallion:** J'aimerais faire lecture d'un article aux fins du procès-verbal. M. Mulroney était à Kuala Lumpur ou ailleurs, lorsqu'il a dit:

Les Canadiens aiment les trains, mais pas assez pour voyager en train. Nous avons changé cet état de choses et essayons de nous débarrasser du train.

**Le président:** La question a été soulevée en Chambre.

**M. Pronovost:** Monsieur le président, la citation est incomplète et donc inacceptable.

**Le président:** Cela ne vous aide pas du tout.

**Mme McCallion:** Ce n'est pas moi qui l'ai dit.

**Le président:** Cela ne vous aide pas du tout, monsieur le maire.

**Mme McCallion:** Pourquoi?

**Le président:** Vous avez fait lecture d'une partie d'une déclaration qui a été prononcée à 3,000 milles d'ici, déclaration qui a déjà fait l'objet de commentaires et de questions à la Chambre des communes.

**Mme McCallion:** Je ne sais pas.

**Mr. Langlois:** I will not go back over comments that were made earlier and which were particularly insulting for a member of parliament like me. I come from a region located 1,000 miles away from Ottawa. Less than a third of that region is serviced by road; there are no trains in or out and the price of air travel is outrageous. So when someone accuses me of living in an ivory tower in Ottawa, I take offence.

I have three points to make to set the record straight. The Government of Canada is committed to reducing the

## [Texte]

de réduire le déficit, il a adopté comme politique de réduire les dépenses de l'État. Le gouvernement du Canada, comme représentant des citoyens canadiens, des électeurs, a donné à VIA Rail, une société de la Couronne, le mandat de fonctionner dans le cadre de budgets de fonctionnement réduits à partir de maintenant jusqu'en 1993. Tel est le mandat que le gouvernement du Canada a donné à VIA Rail.

La direction de VIA Rail a préparé un plan d'affaires pour les cinq prochaines années à partir des montants d'argent que le gouvernement du Canada lui a alloués. Représentant les citoyens du Canada et ayant à coeur les intérêts de ces citoyens et la santé financière du pays, le gouvernement a dit à VIA Rail: Vous allez fonctionner dans le cadre des directives financières suivantes. Avant-hier, M. Lawless, de la direction de VIA Rail, nous a dit être capable d'exploiter un service de chemin de fer raisonnable et d'offrir un meilleur service à partir des réductions de services qu'il a proposées et qui ont été acceptées, ce qui, évidemment, va coûter beaucoup moins cher aux citoyens du Canada. Si la diminution des services de VIA Rail vous pose des problèmes dans les régions, il serait important que vous en parliez à la direction de VIA Rail pour voir s'il n'y a pas des arrangements à faire de ce côté-là.

Des commentaires ont été faits sur les pertes d'emploi et les pertes d'activités économiques qui résultent de ces pertes d'emplois. J'aimerais que vous vous référeriez aux conventions collectives de VIA Rail qui garantissent des sommes d'argent importantes aux employés de VIA Rail qui vont être mis à pied pour le reste de leur vie pratiquement. Il vous serait peut-être utile de regarder cette chose.

J'aimerais maintenant parler des études financières que le professeur George a faites.

Dean George, it seems to me the economic evaluations you have made of the reductions are based on the premise that the Government of Canada has the \$650 million we have been putting into VIA Rail every year. I tell you the Government of Canada has to borrow the \$650 million every year, pay \$65 million and more in interest on top of it, then the next year borrow another \$650 million and pay more than \$130 million in interest for the second year. We can keep on going ad nauseam. Would you still support those financial projections that you are making?

**Prof. George:** Indeed I would, sir, because the point I was trying to make was that in fact the government will not be saving \$641 million a year by taking these measures. All sorts of offsetting effects will come into play. Therefore the government will not be saving... Well, we said \$641 million. Nobody is saying that we are saving \$641 million; it is coming down to about \$290 million, or something. I am saying that you are not saving

## [Traduction]

deficit and has therefore set a policy to reduce government spending. As the representative of the Canadian people, the electorate, the Government of Canada has given VIA Rail, a Crown corporation, the mandate to operate on a reduced budget from now until 1993. That is the mandate the Government of Canada has given to VIA Rail.

VIA Rail management have prepared a five-year business plan based on the amounts allocated by the Government of Canada. As the representative of the citizens of Canada to whose interests it is committed and bearing in mind the financial health of the country, the government said to VIA Rail: you shall operate on the basis of the following financial guidelines. Two days ago, Mr. Lawless, the chairman of VIA Rail, told us that it was possible to provide reasonable and improved rail services based on the reductions in services which we proposed and which were accepted. The reduced services will obviously cost much less to the citizens of Canada. If cuts to VIA Rail services create problems in the regions, you should check with VIA Rail management to see if any arrangements can be made in that regard.

Comments were made regarding job losses and reduced economic activity as a result of those lost jobs. I would like to refer you to VIA Rail collective bargaining agreements that guarantee large severance-pay packages to land off VIA Rail employees practically for the rest of their lives. You should maybe take a look at that.

I would now like to talk about the financial studies conducted by Professor George.

Monsieur George, il me semble que votre évaluation économique des réductions se fonde sur la prémisse que le gouvernement du Canada possède les 650 millions de dollars que nous versons à VIA Rail chaque année. Je vous dis que le gouvernement du Canada doit emprunter ces 650 millions de dollars chaque année, verser 65 millions de dollars ou plus en frais d'intérêt, puis emprunter la même somme l'année suivante et verser plus de 130 millions de dollars en frais d'intérêt au cours de cette deuxième année. Nous ne pouvons fonctionner comme ça ad nauseam. Pensez-vous donc toujours que ces projections financières soient justes?

• 1150

**M. George:** Oui, tout à fait, car ce que j'ai essayé de faire ressortir, c'est qu'en fait, le gouvernement ne va pas économiser 641 millions de dollars par an grâce à ces mesures. Les répercussions très négatives de ces dernières annuleront tout simplement leur prétendu impact positif. Ainsi, le gouvernement ne va pas économiser... Et bien, nous, de notre côté, avons parlé de 641 millions de dollars. Mais personne ne prétend qu'on aura des



[Text]

\$290 million; you will be saving a great deal less, if anything. In fact, it may go the other way.

**Mr. Langlois:** Anyway, I think that in economics when you have the money, when you have the cash in your pocket, and you can use it for operating purposes, it is completely different from when you have to go and borrow it and use it for operating purposes—in straight business administration.

**Prof. George:** With the greatest respect, sir, you have missed the point. I am saying that in fact the government will not have to borrow more money than it is now borrowing. In fact, the whole point of this is that the government said it is going to save this money but I am saying that in fact it is going deeper into the hole by doing this, because with all the indirect effects that are brought into this the federal deficit will be greater in the future than if it were not making these cuts.

**The Chairman:** We will study those figures.

**Mr. Langlois:** We are going to be saving over \$65 million a year of interest.

**The Chairman:** There is an obvious difference of opinion. We will study the figures.

**Mr. Langlois:** My last point is that some comments were made that the tourism industry will suffer greatly by the reduction in rail service. I would like to point out that the main core of the passenger rail service in Canada is being maintained. I think those figures or those comments are made on the assumption that VIA Rail may disappear in the future. That is not what we heard the other day from the management of VIA Rail. It would be useful for the witness here to listen to the management of VIA Rail.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Langlois.

Mayor Wayne, we are way over time. There can be a difference of opinion. You have said it. We are starting to plough all the old ground that has been said.

**Mayor Wayne:** I just wanted to address something. He mentioned that we should meet with Mr. Lawless. We have met with Mr. Lawless. I just want him to know that. He mentioned the economic jobs that the people are going to be paid. That is part and parcel of our concern: they are going to be paid to sit at home and not to work, and they should be working.

Mr. Lawless has made a statement to us. He had to put a plan in place, he said, because the government gave him a mandate. He could have put a better plan in place if you

[Translation]

économies de 641 millions de dollars; je crois qu'on parle maintenant de 290 millions de dollars, si je ne m'abuse. Mais moi, je dis qu'on ne va même pas économiser 290 millions de dollars; ce sera beaucoup moins, et encore; ça pourrait même nous coûter de l'argent.

**M. Langlois:** De toute façon, quand on parle d'économie, ce qui compte, c'est d'avoir les fonds en main de façon à pouvoir les utiliser pour faire fonctionner l'entreprise; s'il faut emprunter de l'argent à des fins de fonctionnement, la situation est toute autre—du point de vue de l'administration des affaires, j'entends.

**M. George:** Sauf votre respect, monsieur, vous n'avez pas bien saisi mon argument. Je suis en train de vous dire justement que le gouvernement n'aura pas à emprunter plus d'argent qu'il n'emprunte actuellement. En fait, essentiellement le gouvernement prétend faire des économies en prenant ces mesures; moi, pour ma part, je prétends au contraire qu'il va s'endetter davantage, parce que tous les effets indirects de cette action vont faire augmenter davantage le déficit fédéral que si le gouvernement n'avait pas fait ces coupures.

**Le président:** Nous allons nous pencher sur tous ces chiffres.

**M. Langlois:** Mais nous allons économiser plus de 65 millions de dollars par an en frais d'intérêt.

**Le président:** Il est clair que les avis sont partagés là-dessus. Nous allons nous pencher sur les chiffres.

**M. Langlois:** Le dernier point que je voudrais soulever concerne l'observation d'un de nos témoins, et selon lequel cette réduction du service ferroviaire va vraiment faire souffrir notre industrie touristique. Je tiens à vous faire remarquer que les principales lignes de notre service ferroviaire réservé aux voyageurs seront maintenues. Je crois que si l'on a fait cette remarque, c'est qu'on semble croire que Via Rail va disparaître un jour. Eh bien, ce n'est pas ce que les directeurs mêmes de Via Rail nous ont dit l'autre jour. Ce serait peut-être utile que le témoin lise les témoignages des dirigeants de Via Rail.

**Le président:** Merci, monsieur Langlois.

Monsieur le maire, le temps que nous devions vous accorder est épuisé depuis longtemps. Il semblerait que les avis soient partagés sur certains points. Vous l'avez dit vous même. Nous commençons à ressasser les mêmes arguments.

**Mme Wayne:** Je voulais simplement faire une dernière remarque. Il a mentionné qu'on devrait rencontrer M. Lawless. Et bien, je l'ai déjà rencontré, M. Lawless. Je veux qu'il le sache. Il a parlé des paiements compensatoires qui vont être versés aux gens. Mais c'est justement ce qui nous inquiète: ils vont être payés pour rester chez eux à rien faire, alors qu'ils devraient être en train de travailler.

M. Lawless nous a clairement expliqué la situation. Il a dit qu'il devait absolument prévoir un plan en fonction du mandat que lui avait donné le gouvernement. Il aurait

[Texte]

had given him a different mandate. Those were Mr. Lawless's words, not mine, sir.

**Mayor Ferguson:** Mr. Chairman, we would like to thank you for the hearing we had here this morning. There are a lot of diverse opinions on what might happen.

To our friend over here who suggested that he took exception to the remarks about the ridings, I would just suggest to you that we are a national body and those are the remarks that are coming from our people from that part of the country, from Regina to Calgary. So we are just telling you the story as we hear it.

The other side of this whole exercise is this. Gentlemen, I would suggest to you, in all fairness, that we are making a very major decision. The FCM is not here to fight with you. We are trying to put some facts on the table. We are trying to suggest to you, as has been suggested, that there is not going to be a major saving and you are not going to reduce the deficit on the plan that you have before you. We are suggesting that you take another look, go across this country. We ask you again to put a moratorium on this exercise and hold it off until the end of the year 1990. If you do that then you have responded to the people and your responsibility has been held. The decision you make you will have to be accountable for in the next general election.

Thank you very much. We are glad to be here. We are glad to have the opportunity to talk to you. We are prepared to try to work with you. We will meet with VIA Rail and their management and try to find out what is wrong with their operation, because obviously something is wrong.

**The Chairman:** Thank you, Mayor Ferguson, Mayor McCallion, Mayor Wayne, Minister, Professor George. You are a dean, are you not? We will elevate you.

**Prof. George:** I used to be, sir; but I got so old that I am no longer one.

**The Chairman:** Well, you are dean emeritus then. Thanks for coming. You have given us a pile of information. We are going to weigh that and assess it and debate it, obviously, when we get behind closed doors. I am glad that Mayor Ferguson ended up on the note he did. After all, this is not perhaps the most satisfactory way to be doing this. But we all know that it is an unusual situation. That is why it has rankled some members, including the Chair.

• 1155

On some comments about democracy and Parliament and courts and all that, we have our differences in procedures from members from time to time. I am a little

[Traduction]

pu prévoir un bien meilleur plan si vous lui aviez donné un mandat différent. C'est M. Lawless lui-même qui l'a dit, pas moi.

**M. Ferguson:** Monsieur le président, je voudrais vous remercier de nous avoir invités à comparaître devant vous ce matin. Bien sûr, il y a toutes sortes d'opinions sur les conséquences de ces mesures.

De plus, je tiens à dire au député qui se disait indigné par certaines remarques au sujet des circonscriptions que nous sommes un organisme national, et que ce sont les opinions de ceux qui habitent cette région du pays, entre Régina et Calgary. Il convient donc que vous sachiez qu'on vous rapporte simplement ce qu'on nous dit.

L'autre remarque que je tiens à vous faire est celle-ci: à mon avis, il convient de reconnaître, si l'on veut être vraiment objectif, que cette décision est une décision fort importante. L'objet de la visite de notre fédération n'est pas de chercher la dispute. Nous voulons simplement vous exposer un certain nombre de faits. Nous cherchons à vous faire comprendre, comme d'autres l'ont fait avant nous, que ces mesures ne vont pas aboutir à des économies importantes ni à une réduction du déficit. Nous sommes d'avis qu'il faut se repencher là-dessus, faire le tour du pays pour solliciter des opinions d'autres personnes. Nous réitérons donc notre demande que votre étude soit suspendue jusqu'à la fin de 1990. Agir de cette façon serait faire preuve de responsabilité et de sensibilité vis-à-vis de la population. Aux prochaines élections, vous devrez, bien entendu, rendre compte de vos actions devant vos électeurs.

Merci beaucoup. Nous sommes très heureux d'avoir pu vous rencontrer et parler avec vous. Nous sommes tout à fait disposés à collaborer avec vous. Nous allons d'ailleurs rencontrer les dirigeants de Via Rail pour essayer de déterminer ce qui ne va pas, car de toute évidence, c'est le cas.

**Le président:** Merci, messieurs et mesdames les maires Ferguson, McCallion et Wayne, monsieur le ministre et monsieur le professeur George. Vous êtes doyen, n'est-ce pas; nous allons vous donner un poste plus élevé.

**M. George:** Je l'ai déjà été; mais maintenant je suis trop vieux pour être doyen.

**Le président:** Dans ce cas-là, vous êtes doyen honoraire. Merci beaucoup de votre présence. Vous nous avez donné beaucoup de renseignements utiles. Nous allons nous pencher là-dessus et débattre la question à huis clos, bien sûr. Je suis très content que M. le maire Ferguson ait cru bon de faire ses remarques de clôture. Après tout, ce n'est peut-être pas la meilleure façon de faire les choses. Nous savons tous très bien que c'est un peu inhabituel. C'est justement ce qui a fait naître l'insatisfaction de certains députés, y compris le président.

Pour en revenir à la question de la démocratie, du parlement et des tribunaux, etc., c'est sûr que nous ne sommes pas toujours d'accord sur la procédure à suivre.



## [Text]

disappointed we got off the track on that, although I understand it. I do not think when we get behind closed doors that is going to dilute the attention your brief and your verbal evidence is given by this committee, because there are members around this table who share your views in a very, very real way.

Thanks for coming. We will have our further witnesses in whatever capacity and we will be making our report, hopefully, before Christmas. Thank you.

Do members want to take a pit stop before we start in?

**Mr. Tobin:** Yes, please.

**Mayor McCallion:** Mr. Chairman, you are going to deal with the representation. Will you folks be making a recommendation on the Royal Commission?

**The Chairman:** Oh, listen, that is just a news item anyway.

**Mayor McCallion:** No, but would you support us?

**The Chairman:** I see what you mean. You do your thing and that could be part of what we are going to be deliberating on, since it came up in our exchanges.

• 1157

• 1202

**The Vice-Chairman:** Order, please.

Nous avons le plaisir d'accueillir les représentants de l'Union des municipalités du Québec, dont M. Jean-Louis Desrosiers, vice-président et également maire de Mont-Joli. Monsieur Desrosiers, bienvenue au Comité permanent des transports. Je voudrais que vous nous présentiez d'abord les gens qui vous accompagnent aujourd'hui. Vous pourrez ensuite nous présenter votre mémoire. Je vous cède la parole.

**M. Jean-Louis Desrosiers (vice-président de l'Union des municipalités du Québec et maire de Mont-Joli):** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité des transports, j'ai le plaisir de vous présenter le directeur général de l'Union des municipalités du Québec, M. Raymond L'Italien, et M. Pierre Prévost, conseiller en fiscalité à l'Union des municipalités du Québec.

Voici la présentation individuelle et personnelle de Jean-Louis Desrosiers, maire de Mont-Joli. Il serait peut-être intéressant pour vous de savoir que la ville de Mont-Joli doit sa naissance, il y a 110 ans, à l'avènement du chemin de fer. Vous devriez également savoir que c'est une petite ville qui n'a que 7,000 de population. Je me demande si vous m'écoutez avec autant d'attention que

## [Translation]

Je suis tout de même un peu déçu qu'on se soit laissé distraire par ce débat, bien que je comprenne le point de vue des uns et des autres. Je ne crois pas, lorsque nous en serons à l'étude à huis clos, que cela aura pour effet de réduire l'importance que nous accorderons à votre mémoire et à vos témoignages; au contraire, il y a un certain nombre de députés qui sont tout à fait d'accord avec vous là-dessus.

Merci beaucoup de votre visite. Nous avons encore un certain nombre de témoins à entendre, mais nous espérons présenter notre rapport avant Noël. Merci.

Est-ce que les membres du Comité désirent qu'on prenne une petite pause?

**M. Tobin:** Oui, s'il vous plaît.

**Mme McCallion:** Monsieur le président, vous allez réagir aux témoignages que vous aurez reçus en comité. Avez-vous l'intention de faire une recommandation à la Commission royale?

**Le président:** Ecoutez, c'est une question qui concerne surtout les médias.

**Mme McCallion:** Mais est-ce que vous allez nous appuyer?

**Le président:** Ah, bon; je comprends. Vous voulez dire que ce que vous faites de votre côté pourrait peut-être nous intéresser dans le cadre de notre débat, puisque nous en avons parlé aujourd'hui.

**Le vice-président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

We are very pleased to welcome the representatives of the *Union des municipalités du Québec*, who are Mr. Jean-Louis Desrosiers, who is both the Vice-Chairman of the Union and the Mayor of Mont-Joli. Welcome to the Standing Committee on Transport, Mr. Desrosier. I would ask, first of all, that you introduce the people accompanying you today, and that you then present your brief. You have the floor.

**Mr. Jean-Louis Desrosiers (Vice-Chairman, Union des municipalités du Québec and Mayor of Mont-Joli):** Mr. Chairman and members of the Transport Committee, it is my pleasure to introduce the Director General of the *Union des municipalités du Québec*, Mr. Raymond L'Italien, and Mr. Pierre Prévost, tax adviser to the UMQ.

I, Jean-Louis Desrosiers, mayor of Mont-Joli, will be making an individual presentation on my own behalf. You may be interested in knowing that Mont-Joli came into being 110 years ago, with the advent of the railroad. I should also point out that it is a small town, with only 7,000 inhabitants. My only concern would be that my words would carry quite as much weight as someone from

[Texte]

vous écouteriez le représentant d'une grande agglomération. Je vous fais confiance, et c'est avec grand plaisir que je vous présente notre point de vue.

C'est la troisième fois que je recommence la présentation. Vous en avez une écrite, et c'est celle qu'on vous laisse; vous la lirez, s'il vous plaît. Ma présentation orale, je l'ai changée en écoutant ceux qui nous ont précédés, afin qu'on puisse faire entrer un peu d'oxygène dans votre pièce et étudier ensemble un problème qui nous est commun.

**Le vice-président:** Nous vous sommes particulièrement reconnaissants de cette oxygénation de la salle, monsieur Desrosiers.

• 1205

**M. Desrosiers:** Quant à la présentation de l'Union des municipalités du Québec, il est important que vous sachiez qu'on représente 275 municipalités, 42 municipalités régionales de comté, trois grandes communautés urbaines, 80 p. 100 de la population du Québec et 85 p. 100 des budgets municipaux du Québec qui totalisent près de 6 milliards de dollars. Nous pensons que l'Union, de par ses lettres de créance, a toutes les qualités et le sérieux voulus pour témoigner de choses qui nous semblent mériter réflexion et pour vous proposer certains correctifs.

On pourrait juger notre représentativité de deux façons. Premièrement, si on parlait de niveaux de gouvernement, je dirais, messieurs, que vous êtes le premier niveau de gouvernement, que la province de Québec et les provinces canadiennes sont le deuxième niveau de gouvernement et que les municipalités en sont le troisième.

J'aimerais vous signaler que ce troisième niveau de gouvernement est le premier quand on est à l'écoute des gens. C'est le plus près du citoyen. Cela me permet de vous dire: Écoutez-moi un peu plus vu que je suis plus près que vous du citoyen. Je sais bien que vous en savez beaucoup, mais je sais aussi que je pourrais peut-être ajouter quelque chose au débat.

Le but du mémoire est double. Premièrement, je veux vous dire, et vous n'en serez pas surpris, que nous sommes en désaccord sur la méthode suivie. Nous trouvons que la démocratie est un peu désinvolte. Vous nous avez annoncé le résultat et vous daignez nous consulter ensuite. Je n'en fais pas un plat, mais il est important qu'on le sache.

Le deuxième point est le plus important. Je veux vous faire la démonstration d'un certain désaccord quant à la conclusion qui a été apportée. Je vous présente comme première opération une équation: moyen de

[Traduction]

a large city. But I have complete faith in you, and I am very pleased to be here today to present our point of view.

What you will be hearing now is the third version of our presentation. You already have a written version, that we will leave with you; I do hope you will read it. However, I changed my oral presentation after listening to the previous witnesses; I felt that what was needed was a breath of fresh air, so to speak, if we really want to sit down and look carefully at a problem that is common to all of us.

**The Vice-Chairman:** We are especially grateful to you, Mr. Desrosiers, for bringing us that breath of fresh air.

**Mr. Desrosiers:** Moving on to the presentation of the *Union des municipalités du Québec*, it is important that you be aware of the fact that we represent some 275 municipalities, 42 regional municipalities, 3 large urban communities, 80% of the population of Quebec and 85% of municipal budgets in Quebec, which total almost \$60 billion. We believe that the union's credentials are such that the arguments we present will warrant further consideration and that we will also be able to propose corrective measures.

There are two ways of determining our representativeness. First of all, if we are talking about levels of government, I would say that you represent the first level of government, that the Province of Quebec and the other Canadian provinces represent the second level of government, and that the municipalities are the third level of government.

I think it is worthwhile pointing out that this third level of government does in fact rank first when it comes to listening to what the people have to say. It is the closest to the average Canadian. Consequently, I would say to you: pay a little more attention to what I am saying, because I am in fact closer to the people than you are. I am fully aware that you are very knowledgeable in this area, but I also know I may be able to add something to the discussion.

The purpose of the brief is twofold. First of all, I want to make it clear to you—and I am sure you will not be surprised to hear this—that we disagree with the method being employed here. Democratic principles are being followed rather loosely. Having already announced the action you propose to take, you now condescend to consult us. I do not want to make a big issue out of this, but I do think it is worth noting.

The second point I wish to raise is the most important one. I would like to try and illustrate why we cannot agree with the conclusions that have been drawn. First of all, let me just put this equation to you: means of



## [Text]

communication égale développement. Jusqu'à maintenant, je n'ai entendu personne prouver le contraire.

Toute notre histoire est basée là-dessus. Les cours d'eau ont été les premiers moyens de communication que nous avons utilisés dans la construction de ce pays. Le chemin de fer est apparu par la suite, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Le réseau routier a pris une ampleur extraordinaire dans les années 50 et 60—on connaît l'explosion qui est arrivée à ce moment-là—et le réseau aérien a fait de même dans les années 60 et 70. Cet ensemble d'infrastructures dont s'est doté le Canada, à des périodes de temps différentes, pour des raisons différentes, ont toujours le même objectif: créer du développement par des communications accrues.

C'est notre histoire, et je pense qu'elle se continue. Le Québec, à l'image du Canada, est un Québec de régions. Tout à l'heure, les questions qui ont été posées, tant d'un côté de la Chambre que de l'autre, m'ont révélé que les régions sont encore plus nombreuses que je ne le croyais. Je pensais qu'il y avait la Gaspésie et le reste du Québec. Je me rends compte qu'il y a plusieurs Gaspésies dans ce grand pays, et il est peut-être bien qu'il en soit ainsi. J'ai envie de vous féliciter d'être sensibles au fait que le Canada n'est pas uniforme. Au contraire, il est très différencié, et vous avez envie d'en tenir compte. Cela me semble de bon augure.

Le Québec des régions doit retenir votre attention de la façon suivante. Je sais la règle qui dit qu'on ne doit pas invoquer son propre cas pour en faire une règle générale: *Ab uno disce omnes*. Comme j'ai entendu *ad nauseam* au préalable, je dois me servir un peu de mon latin, moi aussi. Le Québec des régions est caractérisé de la façon suivante. Ce sont des régions de ressources qu'on exploite et qu'on exporte beaucoup trop souvent, qu'on ne transforme pas sur place. Je vois ici des visages qui connaissent très bien cette dimension du développement économique de nos régions.

Le développement des régions est dans un équilibre délicat. Attirer des industries de deuxième transformation pour créer de l'emploi sur place, ce n'est pas facile. Cela demande toute une concertation du palier local, du palier provincial et du palier fédéral. Chacun doit assumer des responsabilités, les uns dans un domaine, les autres dans d'autres, et parfois de façon partagée dans les mêmes domaines. Il me semble que, dans cet esprit, il y a peut-être des éléments de solution.

• 1210

Voici la conclusion de ce premier point. Il y a une belle expression anglaise que j'ai entendue et que j'aimerais bien pouvoir répéter en anglais: on n'en prend pas plus en haut qu'on en prend en bas. Donc, je vais vous ménager, dans les deux sens du mot. Ma prémisse était la suivante: les communications sont un facteur de développement. Le transport, par voie de conséquence, est un facteur de développement. Donc, chaque fois qu'on

## [Translation]

communication equals development. Thus far, I have never heard anyone else prove the contrary.

Our whole history is based on that. Waterways were the first means of communication we used to build this country. Then the railway appeared towards the end of the 19th Century. The highway system underwent tremendous expansion in the 1950s and 1960s—as we all know, those were the years of tremendous growth—as did air routes in the 1960s and 1970s. This whole network, this infrastructure that Canada has built up over the years, at different times and for different reasons, has only one goal: to bring about development through increased communication.

This is our history, and I believe the situation is the same today. Quebec, like the rest of Canada, is a province made up of regions. Listening to the questions that were put earlier by members of all parties made me realize that Canada is made up of far more regions than I even realized. I saw Quebec as being the Gaspé on the one hand, and the rest of the province all lumped together. But now I am realizing that there are a lot of Gaspés in Canada, and perhaps it is just as well. I think you deserve praise for being sensitive to the fact that Canada is not uniform. On the contrary, there are very big differences from one region to the next, and you seem to want to take that into account. I see that as being a good sign.

The regions of Quebec should be important to you for the following reason. I know it is said that one should not generalize based on one's own situation—I think the Latin expression is: *Ab uno disce omnes*. I heard someone say *ad nauseam* earlier, so I thought I should use my Latin as well. The regions of Quebec could be described as regions where natural resources are developed and exported to far too great an extent, rather than being processed on the spot. I see people here who are well aware of that particular aspect of regional economic development.

Developing the regions is a delicate balancing act. Attracting secondary processing industries in order to create jobs on site is not easy. It requires a tremendous pooling of effort at the local, provincial and federal levels. Everyone has to take responsibility for his own particular area, and in some cases there must be shared responsibilities. It seems to me that the solution may lie in this approach.

So, just to conclude on that first point, I would point out that there is a very nice expression in English that I have heard, and that I wish I could repeat in English: you do not take more at the top than you do at the bottom. In other words, I am going to try and bring you round, as tactfully as possible, to my way of thinking. My premise was this: communication is a factor in development. Consequently, transportation is a factor in development.

*[Texte]*

prend la décision de réduire le transport, dans un sens ou dans l'autre, on met des freins au développement.

Deuxièmement, monsieur le président, messieurs, je veux vous rappeler ce que vous savez déjà: le transport est une responsabilité gouvernementale. Je suis un homme prudent. Je n'ai pas dit quel gouvernement, mais je vous vise en premier. Le transport est aussi aérien, maritime, ferroviaire et routier. On se rend compte que dans certains domaines, l'un des trois gouvernements est plus présent que les deux autres; dans d'autres domaines, c'est le contraire et, dans d'autres, c'est partagé.

Il y a une réalité historique qu'il ne faut pas dénier. Le fédéral a toujours été omniprésent dans le transport ferroviaire. Non seulement est-il présent, mais il a une obligation qui lui appartient en propre. Le gouvernement municipal n'est aucunement impliqué, le provincial l'est un peu, mais vous avez une obligation qui vous est propre, celle de redistribuer la richesse canadienne. Ce qui est intéressant dans ce grand pays qui est le nôtre, c'est de pouvoir dire, qu'on soit du Yukon, de la Gaspésie ou du Cap-Breton, qu'on a l'égalité des chances, l'égalité des services et l'égalité de l'accueil. Cette responsabilité de redistribuer la richesse qui vous incombe, je peux prétendre que vous l'avez, mais j'ai aussi un argument pour vous dire que vous me donnez raison.

En 1982, lors du rapatriement de la Constitution, vous avez dit que l'égalité des chances était une notion fondamentale qu'on devait enshriner dans la Constitution. L'égalité des chances se concrétise dans le sujet qui nous préoccupe de la façon suivante. Il faut parfois que le gouvernement redistribue la richesse, et c'est son obligation et son pouvoir.

J'ai envie de faire immédiatement un commentaire sur une question qui a été posée au préalable. Si VIA n'est pas rentable, si les tarifs de VIA sont trop bas, comment devons-nous les monter? Il faudra les monter de la même façon que n'importe quelle autre entreprise, de telle façon qu'on puisse arriver à un niveau de rentabilité par rapport aux équipements en place, à l'argent investi. Mais si la réponse se limite à cela, elle est mauvaise. Quand on parle de rentabilité, il faut parler non seulement de rentabilité financière, mais aussi de réalités socio-économiques. Voilà le différentiel. Le gouvernement sera obligé de tenir compte de cela en disant: Fixons le tarif qu'il faut, mais donnons la subvention compensatrice pour tenir compte de l'égalité des chances enshrinée dans la Constitution et permettre le développement économique de ce grand pays. C'est ce que j'aurais répondu si on m'avait posé cette question-là tout à l'heure.

Ce point se conclut de la façon suivante. Comme je le disais, le transport est une responsabilité gouvernementale. La rentabilité doit être socio-économique et non pas uniquement financière.

Je vous disais que nous étions en désaccord sur la proposition du ministre ou du gouvernement et en désaccord sur la méthode. Nous sommes aussi en désaccord sur la conclusion. Il nous semble que la

*[Traduction]*

So, every time we decide to reduce transportation services, we are, in one way or another, hindering development.

Secondly, Mr. Chairman, I would like to remind you of something you already know: that transportation is a government responsibility. I am a cautious man. I did not say which government, but I do think you have the primary responsibility. Transportation includes air, sea, rail and highway transportation. We are realizing that in some areas, one of the three levels of government is more active than the others; in other areas, the opposite is true, while in still others, there are shared responsibilities.

But there is one historic reality that we can not deny. The federal government has always played a dominant role in the area of railway transportation. Not only is it active in this area, but it has a specific obligation in this particular sector. Although municipal governments are not involved in any way, and provincial governments only somewhat involved, you have a specific obligation to redistribute Canadian wealth. What is nice about this great country of ours is that we can say that we have equal opportunities, that we are entitled to the same services and the same treatment no matter where we live, be it Yukon, the Gaspé or Cape Breton. I maintain that the responsibility to redistribute wealth is your responsibility, and I have a very good argument to prove that I am right.

In 1982, when the Constitution was patriated, you said that the notion of equal opportunities for all was something fundamental that had to be enshrined in the Constitution. The notion of equal opportunity is very much present in the subject we are considering today. Sometimes the government must redistribute wealth, and it is both its obligation and its right to do so.

If you do not mind, I would just like to give you my reaction to a question put earlier. If VIA is not profitable, if its fares are too low, how should we go about raising them? Well, we will have to do it the same way we would in any other corporation, so as to achieve acceptable return on capital investment. But if our response is limited to this kind of action, then it is a bad response. When we talk about profitability, we should not be talking only about financial dividends, but also socio-economic realities. That is the difference. The government will have to take that into account by saying: let us set whatever fares are required, but provide offsetting subsidies so as to maintain the principle of equal opportunity enshrined in the Constitution, and allow for continuing economic development in this vast country. That is how I would have answered the question, had it been asked of me earlier.

My conclusion would be this. As I was saying, transportation is a government responsibility. Profitability must be measured in socio-economic terms, and not only in financial terms.

I was telling you that we disagreed with the minister's or the government's proposal as well as with the method it has chosen to adopt. We also disagree with the conclusions it has reached. It seems to us that financial



## [Text]

rentabilité financière soit le seul critère retenant l'attention. Nous prétendons qu'on ferait ainsi fausse route.

## [Translation]

profitability is the only thing that seems to count. We are of the view that the government is on the wrong track if that is its approach.

• 1215

J'espère que ce n'est pas le cas et que vous allez me prouver tout à l'heure qu'on tient compte de la rentabilité socio-économique, de la réalité des régions, de la capacité financière des régions, de la richesse de chacune des régions.

I do hope that is not the case and that you will be in a position to prove to me later on that consideration is being given to socio-economic factors and regional realities, as well as the regions' financial situation and wealth.

Monsieur le président, vous me pardonnerez de citer des choses que je connais trop bien. Nous représentons la réalité du Québec. J'ai le plaisir de représenter une petite ville de 7,000 de population, laquelle ville, et mes confrères députés de la région vont acquiescer à ce que j'affirme, fait partie de la Municipalité régionale de comté de la Métis. C'est la deuxième plus pauvre au Québec. Vous me dites que vous allez augmenter les tarifs et vous me dites que je ne prends pas le train. Qu'est-ce que vous me dites au juste? Ne me dites pas que je suis pauvre. Je le sais, monsieur le président. Cependant, je voudrais bien travailler à mon développement. Montrez-moi à pêcher; ne me donnez pas de subventions. C'est ce qu'on veut faire. C'est dans ce sens-là que la dialectique qu'on développe devant vous, au niveau du transport passager par rail, retient notre attention comme un facteur important du développement des régions du Québec et, j'en suis à peu près sûr, de l'ensemble du Canada.

Mr. Chairman, I hope you will forgive me if I mention things that I know only too well. We represent the Quebec reality. I am honoured to represent a small town of 7,000 inhabitants, a town that—as the Members of Parliament that represent the region will be able to confirm—is part of the Métis regional municipality. That is the second poorest in the province. You are telling me that you are going to increase fares and that I do not use the train enough. But what exactly are you telling me? Do not tell me I am poor. I already know that, Mr. Chairman. And yet, I would really like to work on developing my region. Show me how to fish, but do not give me subsidies. That is what we want. It is in that sense that as far as passenger rail service is concerned, our argument that it is an important factor in regional development relates not only to Quebec and its regions but also, it seems to me, to Canada as a whole.

Mon troisième point est que la proposition gouvernementale nous semble difficile à recevoir. Je vais vous dire pourquoi. Vous nous dites qu'au nom de la rentabilité financière, vous prenez un certain nombre de mesures et réduisez le service de moitié; vous nous dites que vous récupérez des millions de dollars que vous perdez en l'opération de se poursuivre. Notre prétention est la suivante. Les économistes nous disent que, dans une situation semblable, ce n'est peut-être pas la méthode la plus souhaitable, la plus facile et celle qu'on devrait retenir.

My third point is that we would have a hard time accepting the government's proposal. I will tell you why. You are telling us that in the name of profitability, you are forced to take a certain number of steps and reduce services by half; you are telling us that you will be saving millions of dollars that you are losing daily in order to maintain operations. Our argument is this. Economists are saying that in similar circumstances, what you are proposing may not be either the best or the easiest solution, or the one we should adopt.

Habituellement, on nous dit trois mots: libéralisation, rationalisation et modernisation. Que veulent dire ces trois mots? La libéralisation, c'est une loi qui permet un encadrement, qui permet d'avoir une capacité de décider, qui permet de bien gérer son butin, de bien gérer son déficit en l'occurrence. Nous avions déjà fait cette recommandation lors d'audiences antérieures sur les tarifs de VIA Rail. On la ramène sur le tapis. L'économiste nous dit que c'est une voie, mais non la seule. Il faudra en même temps rationaliser. Rationaliser, on peut le faire de différentes façons. Je suis un professionnel de la santé; donc, en économique, je m'y connais moins bien. Quand on rationalise dans le domaine de la santé, on ne commence pas par couper les membres; on se demande pourquoi le membre est à couper.

There are three words we usually hear in this context: liberalization, rationalization and modernization. What do these three words actually mean? Liberalization has to do with legislation that will set some sort of framework for decision-making so that there can be proper management—in this case, of the deficit. We already made a recommendation on VIA Rail fares when hearing were held previously on the subject. We wish to reiterate it now. Economists are telling us that this is one means of going about it, but by no means the only one. Rationalization will also be required. Rationalization can be carried out in various ways. I am a health professional; consequently, I do not know as much about economics. But when you streamline in the health sector, you do not start by cutting off arms and legs; the first thing you do is ask yourself why they have to be cut off.

C'est cela qui me dérange un peu. Je pensais que vous alliez me proposer de rationaliser l'opération de VIA de bas en haut et de haut en bas. Pour ma part, je ne sais pas

That is what bothers me. I thought you were going to propose that VIA's operations be streamlined from the bottom up and vice versa. I, for one, do not really know

## [Texte]

s'il faut dégraisser l'appareil. J'ai bien une espèce de doute. Je ne sais même pas s'il faut ne pas moderniser l'ensemble de l'équipement. J'ai bien une espèce de doute. Je ne sais pas s'il faut aussi revoir les conventions collectives. Vous comprenez que j'ai encore une espèce de doute. Autrement dit, j'ai les mêmes doutes que tout le monde.

Vous me dites comme conclusion: Je choisis de couper. Avant de couper, on aurait peut-être dû examiner le cadre d'opérations, examiner la rationalisation et les méthodes qu'on veut mettre en oeuvre pour atteindre cette rationalisation, et ajouter un troisième élément absolument important. Si on ne fait que les deux premiers, on manque le bateau. J'ai failli dire: vous manquez le bateau. Je me suis rendu compte que c'était une erreur. On manque tous le bateau, parce qu'on est partie prenante.

Le troisième point, c'est la modernisation. Il n'y a pas eu de modernisation du service au niveau du transport passager. Cela empêche une plus grande utilisation du service ferroviaire. Et qu'on ne reproche pas aux gens de la Gaspésie de ne prendre le train que dans une proportion de 3 p. 100. On fait la même chose que le reste du Canada. On a stationné une voiture dans notre cour, on en a mis une pour notre femme, et on prend l'avion quand nos dépenses sont payées par une compagnie. Mais c'est différent quand on voyage soi-même. Là je pense à mon père, à mes oncles et à mes tantes. Ils sont retraités et n'ont pas d'argent. Ils aimeraient bien voyager par chemin de fer parce que c'est sécuritaire, parce que c'est efficace et parce que cela pourrait devenir économique.

• 1220

On n'a pas parlé du tourisme. J'ai lu dans le rapport de VIA que le tourisme avait retenu l'attention pour le secteur des Rocheuses. On parle ici de tourisme international. Les gens des Maritimes vous ont fait un beau tableau du tourisme dans les Maritimes. J'ai trouvé cela intéressant. Cependant, et je ne sais pas si c'est un relent du passé, on se visite encore dans la famille. Ils n'ont pas de voiture pour venir nous voir. Ils sont de partout au Québec et ils prennent le train. Je n'ai pas acheté de voiture à ma fille qui est à l'Université de Montréal. Elle prend le train pour venir chez nous, à Mont-Joli.

Ce sont des réalités de tous les jours. Cela ne vous convainc pas, car vous vous demandez toujours combien de millions de dollars cela peut représenter. Cela représente une manière d'être. C'est plus important que les millions. Cela représente une manière de construire un pays. C'est plus important que les millions. Cela représente une façon pour les gens de nous aider à construire ensemble un pays. Cela, c'est plus important. Il faut montrer à pêcher, et non subventionner. C'est le message qu'on veut vous livrer.

Les conséquences: Voici quelle est notre prétention. Au niveau du développement régional, une première étape de

## [Traduction]

whether it is simply a matter of cutting the fat. There is some doubt in my mind. Nor do I know whether all of VIA's equipment has to be modernized. I have some doubts about that as well. Nor do I know whether it might not be a good idea to look at the collective agreements. Again, I am not sure. In other words, I have the same doubts as everyone else.

The conclusion you draw is that cuts have to be made. But before we start making cuts, perhaps we should be looking at operations per se, considering streamlining and other methods that might allow us to rationalize operations. And there is another absolutely essential element. If we only concern ourselves with the first two, we are missing the boat. I almost said: you are missing the boat, but I realized that that would be wrong. We will all be missing the boat, because this involves every one of us.

The third point, then, is modernization. There has been no modernization of passenger rail services. That is a hindrance to greater use of rail services. And do not throw back the criticism that only 3% of people in the Gaspé use rail services. The same applies to the rest of Canada. We have a car parked in our garage, we have bought another for our wife to use, and we take the plane when our expenses are paid by the company. But it is different when you are travelling on your own. Here I am thinking of my father, my uncles and my aunts. They are retired, and do not have much money. They would like to travel by train because it is safe, efficient and could become economical.

We have not talked about tourism. I read in the VIA report that there was interest in tourism in the Rockies. There is a reference here to international tourism. The people from the Maritimes give you a good description of tourism in that region. I found their presentation interesting. However, and I do not know if this is a relic from the past, our family still gets together a lot. Our relatives do not have cars to come to see us. They live all over Quebec and they take the train. I did not buy a car for my daughter who is attending the University of Montreal. She takes the train to come home to Mont-Joli.

We are talking here about everyday realities. They may not convince you, because you always want to know how many million dollars are involved. What we are talking about is a way of life. That is more important than millions of dollars. Trains are a way of building the country. That is more important than millions of dollars. They are a way for people to help us build our country together. That is more important than money. We have to show people how to be self-sufficient, not give them subsidies. That is our message to you today.

Let me tell you what we think the consequences of this decision will be. In regional development terms, a first



## [Text]

coups, comme celle qui nous est proposée, risque d'amener une deuxième étape de coupes et de faire disparaître le service au complet. Vous allez me dire que je n'ai pas de preuves. Je n'en ai pas, mais vous non plus. Je ne vous dis pas que j'ai la preuve que la deuxième partie du service va disparaître, mais je suis convaincu que vous n'avez pas la preuve qu'elle va demeurer. Alors, on est à égalité. Disons au moins qu'il y a un point d'interrogation.

Personne ne nous a affirmé, confirmé et assuré de façon définitive que le transport ferroviaire passager, amputé de sa moitié, va demeurer parce qu'il a maintenant atteint le seuil de la rentabilité financière. Je pense que ce serait mal voir les choses. Il faut aller plus loin. On est d'accord pour examiner la question. On est d'accord pour faire des efforts, comme le souhaitent peut-être messieurs du gouvernement, pour qu'à un moment donné on puisse examiner ce qu'il faut faire pour aider. J'ai envie, simplement pour les besoins de la cause, de vous citer ce que vous faites et de vous féliciter pour cela.

Nous avons chez nous un aéroport qui appartient au fédéral. Il n'est pas rentable. Le service de VIA Rail entre Mont-Joli et Québec a été coupé parce qu'il était non rentable financièrement. Est-ce que cela veut dire que notre service aéroportuaire sera aussi coupé pour les mêmes raisons? Vous allez me dire que non? Vous n'avez pas de preuve? Vous avez coupé le premier. Pourquoi ne couperiez-vous pas le deuxième? Cela nous plonge dans l'insécurité, et ce n'est pas ce qu'il faut faire. Il faut sécuriser les gens. Il faut leur dire où on veut aller. Au nom des municipalités du Québec, nous demandons au gouvernement fédéral quelle est sa politique du transport face à l'avenir. Est-ce qu'on fait disparaître le chemin de fer passager pour faire disparaître le fret par la suite? Jusqu'où veut-on aller? Il est important qu'on le sache.

La position adoptée par le gouvernement et émise par le ministre produit une autre conséquence néfaste. Il y aura un transfert de responsabilités et de charges à d'autres gouvernements, y inclus le gouvernement municipal. J'illustre ma pensée. Si on ne voyage plus par chemin de fer, il y aura plus de monde sur la route. Là-dessus, personne ne peut me démentir. Et s'il y a plus de monde sur la route, il y aura plus de décès sur la route et la Régie de l'assurance-automobile du Québec paiera plus de réclamations.

Déjà, tout le monde vous a dit et répété que les routes ne sont pas dans l'état dans lequel elles devraient être. C'est une responsabilité qui appartient à un autre gouvernement, mais qui parfois est partagée. Chez nous, on se bat pour avoir la continuation de l'autoroute 20, la Transcanadienne. Ce n'est pas encore fait, mais il paraît que cela se fera. On espère et on est patients. De toute façon, la patience est peut-être notre meilleure qualité. J'espère que vous en avez suffisamment pour m'écouter.

Cela veut dire que le gouvernement touche aussi au réseau routier. Cela a toujours de l'importance et il faut toujours se battre davantage. Quand on n'est pas

## [Translation]

round of cuts, such as the one proposed, could lead to a second round of cuts that would wipe the service out completely. You will say that I do not have any evidence. That is true, but neither do you. I am not saying that I have proof that the other half of the service will be eliminated, but I am quite sure you do not have any proof to the contrary. So we are even. Let us say that there is at least a question mark about what will happen.

No one has told us definitely that once the passenger rail service is cut in half it will remain in place, because it will have become financially viable. I think that would be an incorrect interpretation. We have to go beyond that. We agree that the question should be studied. We agree to make some effort, as you in the government may wish, so that at some point we can look at what must be done to help out. For the sake of the cause, I would like to congratulate you on what you are doing.

In our area, we have a federally-owned airport. It does not make a profit. The VIA Rail service between Mont-Joli and Quebec City was cut because it was not making a profit. Does that mean that our airport could also be closed for the same reason? You may say no, but you do not have any proof. You cut the first service. Why would you not cut off the second one? People are feeling very uncertain about the future, and that won't do. You have to make people feel secure. You have to tell them where you are headed. On behalf of the municipalities of Quebec, we are asking the federal government to tell us its transportation policy for the future. After the passenger train service, will the freight service be the next to go? How far are you going to go? It is important that we know.

The stand taken by the government and announced by the minister produces another harmful consequence. There would be a transfer of responsibilities to other governments, including the municipal government. Let me illustrate what I mean. If people can no longer take the train, there will be more cars on the road. No one can deny that. And if there are more cars on the road, there will be more fatal accidents and the *Régie de l'assurance-automobile du Québec* will have to pay more claims.

You have already been told time and again that our roads are not what they should be. That is another government's responsibility, but sometimes the responsibility is shared. In our region, we are fighting to get an extension of Highway 20, the Trans-Canada. We have not got it yet, but apparently it is coming. We wait and hope. Patience may in fact be our best quality. I hope you have enough patience to hear me out.

In other words, the government is also involved in the highway system. These issues are always important, and we always have to fight harder. We have to compensate

[Texte]

nombreux, mon Dieu qu'il faut crier fort! M. Gray de la Gaspésie le sait fort bien.

• 1225

J'espère que je ne crie pas trop fort, mais je voudrais bien crier encore plus fort pour vous dire qu'on a besoin de vous. On a besoin des trois paliers de gouvernement. Cela va créer des charges supplémentaires au niveau des municipalités et au niveau du gouvernement provincial. On sort de la responsabilité du transport, et l'effet boomerang est qu'on transmet cette responsabilité à d'autres. Les mêmes besoins de transport, les mêmes besoins de mobilité existeront, et il y aura des charges supplémentaires. Encore une fois, on trouve cela désinvolte. On se dit: Si tel est l'objectif, qu'on le dise clairement. Ainsi, chacun va mesurer ses responsabilités et se préparera à faire de son mieux, à faire contre mauvaise fortune bon cœur.

Voici ma conclusion, monsieur le président. Nous avons un pays à construire. Il faut se donner des moyens et non pas s'en enlever. Des moyens, ce sont des infrastructures au niveau du transport. Je pense que le projet politique au niveau du transport n'est pas bien clair. Il devrait être défini davantage. Pour arriver à atteindre cet objectif, on devrait décréter un moratoire. On devrait avoir une commission royale d'enquête. Vous en avez annoncé une: bravo! cela nous plait. Est-ce qu'on peut inclure dans cette commission le troisième niveau de gouvernement, celui qui est le plus près des citoyens? Ce serait une excellente idée que le niveau municipal se retrouve au sein de cette commission. Je pense qu'on serait bien placés pour vous aider à faire ce que nous, on voudrait faire en même temps: bien construire et bien décider en travaillant ensemble. C'est ce qu'on voulait vous dire, monsieur le président. Merci.

**Le vice-président:** Monsieur Desrosiers, merci pour votre exposé qui a touché plusieurs points très fondamentaux. Je ne partage pas toutes vos idées. Cependant, elles ont été exprimées de façon très claire et très précise.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je me fais un plaisir de remercier M. Desrosiers pour son excellente présentation. Je regrette de ne pas pouvoir lui poser des questions en français.

Mr. Chairman, let me say that coming from Newfoundland and listening to Mr. Desrosiers, the eloquence with which he spoke and the passion with which he spoke about a way of life is something I very quickly identify with.

Mr. Chairman, I am going to ask my colleague, Madam Maheu, to pose the questions.

**Mme Shirley Maheu (députée de Saint-Laurent—Cartierville):** Monsieur Desrosiers, je voudrais vous demander d'élaborer un peu sur l'effet des coupures de VIA Rail sur le développement économique des régions éloignées du Québec. Pensez-vous que la tenue d'audiences publiques dans les régions répondrait à un

[Traduction]

for our lack of numbers by complaining more loudly! Mr. Gray from the Gaspé region is well aware of this.

I hope I am not complaining too loudly, but I would raise my voice even louder to tell you that we need you. We need all three levels of government. This decision is going to lead to extra costs for both the municipal and provincial governments. The federal government gets out of its transportation responsibilities, but there is a boomerang effect in that they are passed on to others. The same needs for transportation and mobility will continue to exist, and there will be other, additional costs. We find the approach very off-hand. We wish the government would tell us if this really is its objective. Then we could all determine our responsibilities and prepare to make the best of a bad situation.

I am coming now to my conclusion, Mr. Chairman. We have a country to build. We must equip ourselves with the means of doing this, not get rid of them. The means I am talking about are the transportation infrastructures. I do not think the government's transportation policy is very clear. It should be better defined. In order to achieve this objective, there should be a moratorium. A royal commission of inquiry should be established. You have announced one, and we congratulate you on that. Could the commission also include the municipal level of government, which is after all the closest to the people? It would be excellent to have some municipal representatives on the commission. I think we would be in a good position to help you do what we would like to do at the same time: namely, make the right decisions by working together. Those were the points we wanted to raise, Mr. Chairman. Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Desrosiers, for your presentation, in which you touched on a number of very fundamental points. I do not share all of your ideas. However, you did express them very clearly and precisely.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, it is a pleasure for me to thank Mr. Desrosiers for his fine presentation. I regret that I cannot ask him my questions in French.

Monsieur le président, étant originaire de Terre-Neuve, je dois dire que je sympathise très fort avec l'éloquence et la passion avec lesquelles M. Desrosiers a parlé d'un mode de vie.

Monsieur le président, je vais demander à ma collègue, M<sup>me</sup> Maheu, de poser les questions.

**Mrs. Shirley Maheu (Saint-Laurent—Cartierville):** Mr. Desrosiers, I would like to ask you to go into more detail on the effect of the VIA Rail cuts on the economic development of remote areas of Quebec. Do you think that there is a need to hold public hearings in the regions, or is today's presentation by the *Union des municipalités*



[Text]

besoin, ou si l'intervention d'aujourd'hui de l'Union des municipalités du Québec vous suffit pour vraiment exprimer les inquiétudes de nos concitoyens? Avec la structure actuelle de VIA, pensez-vous que les lignes ferroviaires pourront survivre en province?

**Mr. Desrosiers:** Je vais demander à M. Pierre Prévost de vous dire quel est le lien entre le développement économique et le développement régional, et comment il faut ajuster ce lien.

**M. Pierre Prévost (conseiller en fiscalité à l'Union des municipalités du Québec):** Je pense qu'il est assez clair pour chacun que le développement économique se nourrit de mobilité. Quand on parle d'un Québec de régions et d'un Canada de régions, on parle de régions d'exploitation de ressources. Ces ressources amènent des gens à vivre dans ces endroits-là, et il faut ensuite transporter la ressource, qu'elle soit ou non transformée ou à moitié transformée, vers les centres de transformation et de fabrication, c'est-à-dire les grands centres urbains du Canada. Ces centres sont principalement concentrés dans le corridor Québec-Windsor.

• 1230

L'obligation de maintenir des infrastructures dans les régions se situe à plusieurs niveaux. Au niveau municipal, on doit maintenir les services; on doit loger ces gens-là et leur offrir tous les services auxquels ils ont droit. Un des services importants est de permettre à ces gens-là de circuler, d'encourager leur mobilité, de les faire vivre au même niveau que le reste du Canada. Ces gens-là ne sont pas, par définition, des gens d'un autre pays ou d'un autre monde.

Toute cette question de mobilité peut être très bien défendue sur le plan de la pluralité de moyens de transport. À certains endroits, on a des aéroports qui ont une desserte régionale. Il est important de maintenir un service de train de passagers qui fait des liens interurbains et des liens interrégionaux.

**Mr. Desrosiers:** Je voudrais faire un commentaire supplémentaire. Vous avez raison de dire que c'est viscéral, mon affaire. C'est dans les tripes que je sens cela. Je voudrais bien vous convaincre de la même façon.

J'ai parlé de l'exemple de Transports Canada au niveau de l'aviation, et je n'ai pas fini d'exprimer mon idée. Je voulais vous féliciter pour l'attitude qu'on avait prise dans ce domaine-là. À Mont-Joli, il y a un aéroport qui n'est pas rentable. On l'a fait savoir à la municipalité. Transports Canada a offert au monde municipal de participer à l'élaboration d'une politique visant à rentabiliser cette chose-là. Bravo! C'est cela qu'il faut faire. Invitez-nous à travailler avec vous pour qu'on trouve ensemble des moyens de rentabiliser nos opérations. Cela complète ce que j'ai voulu dire tout à l'heure.

Vous m'avez demandé si la tenue d'audiences publiques était nécessaire. Madame, j'ai envie de dire à M.

[Translation]

*du Québec* adequate to convey people's concern? Given the present structure of VIA, do you think that rail lines can survive in the regions?

**Mr. Desrosiers:** I will ask Mr. Prévost to discuss the link between economic and regional development, and how the link must be adapted.

**Mr. Pierre Prévost (Tax Adviser, Union des municipalités du Québec):** I think everyone realizes that economic development depends on mobility. We hear that Quebec is composed of various regions as is Canada, and these are regions where there are natural resources. The resources bring people to live in these areas. There must be some way of transporting the resource, whether it is processed, semi-processed or not processed at all, to the processing and manufacturing centres, which are located in Canada's major cities. Most of these are located in the Quebec City-Windsor corridor.

Various levels of government are responsible for maintaining infrastructures in the regions. Municipalities are responsible for maintaining services; we look after housing and all the other services people are entitled to. One of the important services is to facilitate mobility, to enable people to live in the same way in our region as they do elsewhere in Canada. By definition, the people in our region are not from another country or from another world.

Having a number of transportation options is one way of providing mobility. Some places have airports providing regional service. It is important to maintain passenger rail service connecting our cities and regions.

**Mr. Desrosiers:** I would like to make one other remark. You are right when you say that I have a gut reaction to this issue. I would like to evoke the same reaction in you in order to convince you of our position.

I gave the example of the airports run by Transport Canada, but I did not finish my example. I wanted to congratulate you on the attitude you took up in that area. We have an airport in Mont-Joli that does not make a profit. Our municipal officials were informed of this. Transport Canada gave the municipality an opportunity to participate in drafting a policy to make the airport profitable. That was great! That is what must be done. Ask us to work with you so that together we can find a way of making these operations profitable. I just wanted to add that to what I said earlier.

You asked whether it is necessary to hold public hearings. I feel like telling the Chairman and the

[Texte]

le président et au gouvernement que je leur laisse le choix des armes, mais qu'il faudra qu'il y ait combat. Si on n'a pas l'assurance que le public a été bien et totalement consulté, on risque d'aller à l'encontre de leurs aspirations propres. Cela ne serait pas bon.

Est-ce qu'on doit consulter les gens au moyen de la méthode de l'audience? Je ne le sais pas et je suis mal placé pour vous le dire. Je n'ai pas vraiment envie de vous répondre là-dessus, madame. Je dis cependant qu'il faut un moyen de s'assurer que le message d'en bas se rende en haut. Vous choisirez le moyen.

Vous m'avez également demandé si on pouvait penser, dans l'état actuel des choses, avec la politique qui nous est proposée, que VIA va pouvoir survivre. Dans le domaine de la santé, madame, je dirais qu'on vient de pratiquer l'euthanasie. VIA est condamnée. On va lui faciliter un départ en douceur, mais j'ai bien l'impression qu'elle est condamnée.

**Mr. Benjamin:** One inch at a time, instead of all at once.

**Mme Maheu:** Monsieur Desrosiers, comme je suis une ancienne conseillère municipale, je connais très bien l'UMQ. Quelle sera la réaction générale de votre organisme si on vous dit qu'on doit subventionner les aéroports, mais non les autres moyens de transport? En général, quelle est l'opinion des gens du Québec, de chez nous?

**M. Desrosiers:** En parlant aujourd'hui au nom des municipalités et des citoyens du Québec, j'ai un poids très lourd sur les épaules.

Je n'ai pas de mandat spécial de représentation. Je suis délégué de par mon élection, tout comme vous l'êtes. J'ai non seulement le mandat de venir vous dire ces choses, mais aussi celui de leur répéter ce que vous m'avez répondu. Vous me demandez comment ils vont réagir. J'ai ma petite idée là-dessus. Je pense que vous aussi, vous avez votre petite idée. Ils sont inquiets. Ils ne veulent pas que le gouvernement dise: Je coupe et c'est fini. Ils veulent que le gouvernement dise: J'ai besoin de vous pour que nous construisions ensemble un pays qui sera doté de moyens de communications, y inclus le transport ferroviaire, qui répondront aux besoins de la population; voici l'objectif; on va discuter ensemble des moyens à prendre pour y arriver. Ainsi, on aurait une action synergique et non pas conflictuelle. C'est cela qu'il faut faire.

Je suis en train de vous donner des conseils, monsieur le président. Je vous sou mets d'humbles opinions.

**Mr. Angus:** Your Worship, gentlemen, welcome. I am afraid I am unable to speak to you in your language and if I passed it over to my friend, it would even be worse.

Some hon. members: Oh, oh!

[Traduction]

government that they may choose the weapons, but that there will have to be a battle. If we are not sure that the public has been fully and properly consulted, we could do something that runs counter to their aspirations. That would not be good.

You asked whether we should consult people through public hearings. I do not know, and I am not in a good position to answer the question. I really do not feel like answering that, Ms Maheu. However, I think there must be some way of seeing that the people's message gets to the powers that be. It is up to you to choose how this will be done.

You also asked whether I thought that VIA could survive under the proposed policy. If we were talking about a medical case, I would say that there had just been a mercy killing. VIA's days are numbered. VIA is going to die quietly, but I do think it is going to die.

**M. Benjamin:** Peu à peu, plutôt que tout d'un coup.

**Mrs. Maheu:** As a former municipal councillor, Mr. Desrosiers, I am very familiar with the UMQ. What will be the organization's general reaction if you are told that airports should be subsidized, but not other means of transportation? Generally speaking, what do Quebecers think about this?

**Mr. Desrosiers:** I have a very heavy burden on my shoulders today if I must represent both the municipalities and the people of Quebec.

I do not have any special mandate to represent them. Because I was elected to my position, I am their delegate here, just as you are. I not only have a mandate to raise certain points with you, but also to report back to them. You ask how they will react. Well, I have an inkling. I think you do too. People are worried. They do not want the government to come in and say that VIA is cut and that is the end of it. They want to government to ask for their co-operation in building a country with communication links, including rail transportation, that meet people's needs. That is the objective—we should be getting together to discuss how to achieve it. That way we would be working together, not against each other. That is how the government should proceed.

I am giving you some advice, Mr. Chairman. I am simply presenting my humble opinions.

**M. Angus:** Votre Honneur, messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Malheureusement, je ne peux pas vous parler dans votre langue, et si je donnais la parole à mon ami, les résultats seraient encore pires.

Des voix: Oh, oh!



[Text]

[Translation]

• 1235

**Mr. Angus:** One of the things this committee prides itself on is learning more about transportation and its impact on various regions. I have not spent much time on the rails in Quebec; I have in Atlantic Canada and I have in Ontario.

You mentioned that you are a health professional. I know, for example, there are about 10,000 people per year from Cape Breton who take the train to Halifax for Workers' Compensation reasons.

Perhaps you could tell the committee and those of us who are not familiar with Quebec what people from Quebec use the rails for. Is it to go from the smaller communities to the larger? Is it to be a tourist? Is it to visit friends? Is it to go to school, like your daughter? Or, quite frankly, is it used to get out of Quebec to see other parts of Canada? What is the sense of the usage?

**Mr. Desrosiers:** I would say—*J'aime mieux le dire en français*. My English is as bad as your French.

**Mr. Angus:** No, no. Your English is much better than my French, I can assure you.

**Mr. Desrosiers:** Pour savoir quelles étaient les raisons pour lesquelles on prenait le train, il a fallu aller voir. La même question nous a trotté dans l'esprit. On le prend pour des raisons différentes, pour des distances différentes. Je dirais que c'est d'abord pour les besoins de la famille, dans un milieu beaucoup plus petit. Par exemple, on part de Mont-Joli pour aller au CEGEP à Rimouski. Ce sont les mêmes exemples qu'on vous a donnés dans la région des Maritimes, et je suis à peu près sûr que ce sont les mêmes exemples qu'on va retrouver ailleurs au Canada.

Donc, il y a un besoin de transport sécuritaire, efficace, économique pour une classe de clientèle qui se déplace à l'intérieur d'une géographie restreinte. Est-ce que c'est 100 milles? Cela peut être à peu près 100 milles. Si j'avais à vous décrire la géographie physique, je parlerais d'un rayon d'à peu près 100 milles. Il y a un besoin à cet égard, et il y a également des consommateurs. Les gens vont à l'école, à l'hôpital, au centre d'achats de Moncton ou de Rimouski. C'est ainsi que les choses se passent chez nous. Les gens n'ont pas d'autre moyen de transport. Ils prennent aussi le train pour aller voir leur famille. Dans nos milieux, comme dans le reste du Canada, les gens se visitent et ils prennent le train. Vous allez me dire: Cela doit faire beaucoup de monde dans le train. Eh bien, non, cela n'en fait pas beaucoup. Si cela n'en fait pas beaucoup, ce n'est pas parce qu'on n'aime pas cela; c'est parce qu'on n'est pas nombreux. Demandez-le à M. Gray, et il va vous le dire. On était 325,000, et on est maintenant 322,000 ou 323,000. Nos jeunes, on les fait instruire à Montréal. Ils prennent le train pour revenir chez nous. Quand ils sont instruits, ils restent à Montréal ou à Québec, ou ils vont à Ottawa. Ce n'est pas une mauvaise place.

**M. Angus:** Les membres de ce comité s'enorgueillissent du fait qu'ils tentent d'en apprendre davantage sur le transport et son incidence sur les diverses régions. J'ai rarement pris le train au Québec, mais je l'ai pris souvent dans les provinces de l'Atlantique et en Ontario.

Vous avez dit que vous étiez professionnel de la santé. Vous savez donc qu'il y a environ 10,000 personnes du Cap-Breton qui prennent le train pour se rendre à Halifax chaque année pour se faire soigner à la suite d'accidents du travail.

Vous pourriez peut-être dire à ce Comité et à ceux d'entre nous qui ne connaissent pas le Québec quelles sont les raisons pour lesquelles les Québécois prennent le train. Est-ce pour aller des petites villes dans les grands centres? Est-ce pour des raisons touristiques? Est-ce pour rendre visite à des amis? Est-ce pour aller à l'école, comme dans le cas de votre fille? Ou est-ce qu'on prend le train tout simplement pour sortir du Québec afin de voir d'autres régions du Canada? Quelles sont les raisons?

**M. Desrosiers:** Je dirais... *I'd rather say it in French*. Je parle l'anglais aussi mal que vous parlez le français.

**M. Angus:** Non, non. Je vous assure que vous parlez l'anglais beaucoup mieux que moi le français.

**Mr. Desrosiers:** In order to understand why people take the train, we had to go and see for ourselves. We asked ourselves that very same question. People take the train for different reasons, to cover different distances. I would say that in small towns people take the train first and foremost to meet family needs. For example people leave Mont-Joli to go to the CEGEP in Rimouski. These are the same sorts of examples that were used to describe the situation in the Maritimes, and I am quite sure that we would find the same situation elsewhere in Canada.

So there is a need for a safe, efficient and economical means of transport for a category of people who travel within a given geographical area. Are we talking about 100 miles? It might be about 100 miles. If I had to describe it in geographical terms, I would talk about a radius of approximately 100 miles. There is that need; and there are also consumers' needs. People go to school, to hospital, to shopping centres in Moncton and Rimouski. That is the way things are where I come from. People have no other means of transportation. They also take the train to go and see their families. Where we come from, as in the rest of Canada, people visit each other and they take the train. You might say that this must mean a lot of people are taking the train. Well, no, there are not many taking the train. That is not because we do not like it; it is because there are not many of us. Ask Mr. Gray and he will tell you. There were 325,000 of us and now there are 322,000 or 323,000 of us. Our young people are in school in Montreal. They take the train to come home. Once they are educated, they stay in Montreal or in Quebec City or they go to Ottawa. It is not a bad place.

[Texte]

Pendant ce temps-là, qui reste chez nous? Cela, c'est important. La démographie, vous devez en tenir compte. La démographie de nos milieux est une pyramide d'âge inversée. Nous avons beaucoup de personnes âgées chez nous. J'invite les personnes âgées à venir chez nous. Il paraît que c'est dans l'est du Québec qu'on vit le plus vieux, parce que l'air n'y est pas encore pollué. Alors, venez, on a besoin de vous. Vous prendrez le train, et VIA sera contente. On va faire de l'argent.

Donc, la démographie est importante. Le deuxième aspect important au niveau de la démographie, c'est celui des jeunes. On en a besoin. Pourquoi avons-nous tellement besoin de ce mode de transport, même si on ne l'utilise pas beaucoup, mais au même rythme que les autres? S'il y avait plus de possibilités et plus de mise en marché, on l'utiliserait probablement davantage. On ne l'utilise pas beaucoup pour une raison bien simple: on est pauvre chez nous. Je ne vous dis pas cela pour vous faire pitié. Chez nous, on a de la difficulté à créer de l'emploi. Notre monde est souvent au chômage. Parfois aussi, il vit du bien-être social. C'est notre réalité. Cette réalité ne met pas deux voitures devant la porte. Il nous faut un moyen de transport dont le prix soit abordable, mais compensé par l'État, et cela à cause du principe d'égalité des chances qui existe dans ce grand pays et de la péréquation dont il faut tenir compte. C'est dans ce sens-là que je dois vous répondre.

Mr. Angus: Thank you for that.

• 1240

You heard earlier our discussions about whether or not the remote routes should be paid for separately. There is another question that the committee has not really come to grips with or has not even delved into at this point, and that is the whole question of commuter services—people who use rail to go to work in the morning and then come back at night. Are there any of the existing VIA services or any of the services that are going to be left after January 15 that in effect are commuter services and should be examined or treated differently?

M. Desrosiers: Monsieur le président, alors qu'on préparait notre comparution d'aujourd'hui, mon collègue, qui est un Montréalais et qui ne connaît pas les régions, a eu une forte discussion avec le maire de Mont-Joli. Je vais lui demander de répondre à la question et je vais écouter attentivement sa réponse. Monsieur Prévost, répondez à ce monsieur-là.

M. Prévost: Il semble qu'au Québec, le service ferroviaire de passagers pour les gens se rendant au travail soit moins important que dans la région du Golden Horseshoe, en Ontario. Ce n'est pas, à proprement parler, l'aspect le plus important du point soulevé par l'UMQ aujourd'hui.

D'autre part, il existe de tels services, mais qui ne sont pas actuellement sous la gouverne de VIA. Ce sont des services sur l'île de Montréal et dans la région de Montréal qui sont financés et subventionnés par le

[Traduction]

Meanwhile, who stays home? And this is an important point. You must bear the demographic factors in mind. Our population is like a inverted age pyramid. There are a lot of old people. I encourage the elderly to come to our towns. It seems that it is in the east of Quebec that people live the longest, because the air is not yet polluted. So, please come, we need you. Take the train, and VIA will be happy. We will make money.

So, demography is important. The second main demographic factor is young people. We need them. Why is it we have such a great need for this means of transportation, even if we do not use it a lot—although we do use it as often as the rest of the country? If there were more options and increased marketing, we would probably take the train more often. We do not take it very often for a very simple reason: our people are poor. I am not saying this so that you will pity us. In our region, we are having a hard time creating jobs. Our people are often unemployed; some are living on welfare. That is the way it is for us. And the way it is does not put two cars in a person's garage. We need a means of transportation this is affordable, and whose cost is shared by the state; that is in line with our great nation's principle of equality of opportunity and equalization—principles we should not ignore. That, basically, is my answer.

M. Angus: Merci beaucoup.

Tantôt vous nous avez écouté discuter du financement des routes éloignées: devraient-elles être financées séparément? Il y a une autre question pour laquelle le Comité n'a pas trouvé de réponse et sur laquelle on ne s'est même pas encore penché; il s'agit de toute la question des trains de banlieue, qu'on prend le matin pour se rendre au travail et le soir pour rentrer chez soi. Y a-t-il maintenant, ou va-t-il rester après le 15 janvier prochain, des services de VIA utilisés comme services de banlieue et qui devront être traités différemment?

Mr. Desrosiers: Mr. Chairman, while I was getting ready for our appearance here today, my colleague, who is a Montrealer and who does not know the regions of Quebec, had a lively discussion with the mayor of Mont-Joli. I am going to ask him to answer the question and I intend to listen very carefully to his answer. Mr. Prévost, please answer this gentleman.

Mr. Prévost: It seems that in Quebec people do not use passenger trains to get to work as much as they do in the Golden Horseshoe region of Ontario. That is not, strictly speaking, the most important aspect of the arguments brought forward by the UMQ today.

Furthermore, such services do exist, but they are not presently being run by VIA. These services operate on the Island of Montreal and in the surrounding area and are financed and subsidized by the Quebec government and



[Text]

gouvernement du Québec et assurés par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. C'est l'essentiel de la réponse.

**M. Desrosiers:** Vous m'avez demandé tout à l'heure quelle clientèle prenait le train. Je vais vous poser une deuxième question. Quelle clientèle pourrait aussi prendre le train? Cette clientèle potentielle, à mon sens, a été sous-évaluée. Là je vais avoir l'appui de quelqu'un de ma région qui va confirmer ce que je vais dire.

Parlons de ski. Monsieur le président, on ne fait pas de ski chez nous le 15 juillet, mais on peut en faire pendant presque tout le reste de l'année. Ce n'est pas chaud! Il y a de la neige! Dans ma région immédiate, il y a Val d'Irène, Mont Comi, Val Neigette, Mont Castor, Mont Saint-Mathieu. M. le directeur général, à mon invitation, est venu faire du ski chez nous. Lui et son frère étaient sur les pentes. C'était les deux seuls skieurs qu'on avait. On a des montagnes, on a de la neige, on est bien organisés, mais on n'a pas de monde.

Que se passerait-il si, tout à coup, VIA s'avisait de dire aux gens de Montréal et Québec: Vous voulez faire du ski sans encombrement, sur de la neige naturelle, avec de bonnes installations d'hébergement? Le fédéral paie pour le crédit hôtelier. On met des hôtels en place. On pourrait développer un circuit de transport voyageurs pour les touristes qui viendraient dans nos régions. Vous ne seriez plus obligés de nous donner des subventions pour le tourisme, et celles que vous êtes obligés de nous donner pour le train se réduiraient d'année en année. Voilà une proposition d'avenir! On embarquerait dans cela.

**M. Langlois:** Je voudrais d'abord remercier les représentants de l'Union des municipalités du Québec pour leur présentation. Vous-même, monsieur le maire, vous nous avez apporté un jet d'oxygène qui est plus qu'apprécié. J'ai aussi remarqué la modération et la sérénité de vos propos. Je voudrais vous féliciter sincèrement pour la manière dont vous avez fait valoir vos points de vue, qui sont bien légitimes. Vous nous avez aussi fait part d'inquiétudes légitimes.

Je connais bien votre région. Je suis natif de la Gaspésie, à quelques milles à l'est de Sainte-Anne-des-Monts. Je suis passé chez vous à plusieurs reprises, lorsque j'allais au collège. Je prenais le train à Mont-Joli. Je réussissais à me trouver un *lift* de Rivière-à-la-Martre à Mont-Joli et, de Mont-Joli, j'allais à Rivière-du-Loup. Votre région m'est donc familière.

Je voudrais vous signaler un point qui est fondamental, d'après moi. Vous avez dit dans votre présentation que le gouvernement fédéral finançait la construction des aéroports et participait aux coûts de fonctionnement des aéroports sur une base annuelle. Il participe aussi à la construction et, dans certains cas, aux coûts d'entretien du réseau routier canadien par le biais d'ententes avec les provinces.

Dans le cas de VIA Rail, la différence fondamentale est que la subvention du gouvernement fédéral revient et va

[Translation]

run by the *Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal*. That, basically, is my answer.

**Mr. Desrosiers:** You asked me earlier what kind of people take the train. I am going to ask you a second question. What kind of people might be persuaded to take the train? This potential ridership has I feel been, underestimated. In saying this I have the support of someone from my region who will confirm what I am going to say.

Let us talk about skiing. Mr. Chairman, people do not ski where I come from on July 15th, but they can do so almost any other time of the year. It is not hot! There is snow! In my immediate region, we have Val d'Irène, Mont Comi, Val Neigette, Mont Castor, Mont Saint-Mathieu. The director general, at my invitation, came to ski in our area. He and his brother were on the slopes. They were the only two skiers there. We have mountains, we have snow, we are well organized, but we do not get the crowds.

What would happen if, all of a sudden, VIA were to decide to tell people in Montreal and Quebec: do you want to ski on uncongested slopes, on natural snow, with good accommodations? The federal government pays for the hotel credit. We build hotels. We could develop a passenger transportation system for tourists coming into our regions. You would no longer have to subsidize our tourist industry, and the subsidies you would have to give us for the train would decrease from year to year. Now there's a go-ahead proposition! And people would buy it.

**Mr. Langlois:** I would first of all like to thank the representatives of the *Union des municipalités du Québec* for their presentation. You, Mr. Mayor, have brought us some much appreciated fresh air. I also noted the moderation and calm with which you spoke. I would like to sincerely congratulate you on the way in which you put forward your points of view, which are very legitimate. You have also described to us your legitimate concerns.

I know your region well. I was born in Gaspésie, several miles east of Sainte-Anne-des-Monts. I went through your town several times when I was going to college. I took the train at Mont-Joli. I was able to get a lift from Rivière-à-la-Martre to Mont-Joli and from Mont-Joli, I went to Rivière-du-Loup. So I know your region quite well.

I would like to point out to you something that I consider fundamental. You said, in your presentation, that the federal government was financing the construction of airports and was sharing the airports' operating costs on an annual basis. It is also helping with construction and, in some cases, sharing the cost of maintaining the Canadian road network through agreements with the provinces.

In VIA Rail's case, the basic difference is that the federal government's subsidy is continued and will be

## [Texte]

continuer de revenir chaque année. De 650 millions de dollars, on va passer à 350 millions de dollars. C'est une subvention directe des coûts de fonctionnement. Il n'y a rien de structurant dans cela. C'est une subvention qui contribue à des coûts de fonctionnement, qui a contribué, dans certains cas, à garder les tarifs bas et, dans certains cas, à entretenir un système de laissez-passer. Il y a 160,000 laissez-passer émis au Canada par VIA Rail qui sont remboursés par le CN, le CP ou d'autres organisations, mais à 60 p. 100 des tarifs. Cela a également servi à maintenir le service dans les régions éloignées.

• 1245

Donc, le problème du gouvernement fédéral, c'est que sa contribution de 650 millions de dollars par année aux coûts de fonctionnement de VIA Rail revient chaque année et menaçait de s'accroître. Je dois vous dire que l'ancienne administration de VIA Rail, pour 1989, avait demandé une contribution supplémentaire de 130 millions de dollars du gouvernement fédéral aux frais de fonctionnement de VIA Rail. En plus de 650 millions de dollars, on demandait 130 millions de dollars additionnels.

Voici la question qu'il faut se poser, d'après moi. Il serait peut-être intéressant de voir ce que des groupes d'intervention comme le vôtre peuvent suggérer. Le gouvernement fédéral pourrait-il participer à l'entretien des infrastructures du transport ferroviaire au Canada, permettant ainsi de maintenir un système de transport de passagers, tout en ayant comme objectif de se débarrasser d'une subvention récurrente à des coûts de fonctionnement, subvention qui n'apporte rien de concret sauf de dire à VIA Rail: Voilà 650 millions de dollars par année pour fonctionner? Là je parle de l'amélioration de la voie ferrée, de l'équipement roulant, de la signalisation, afin que le service soit plus efficace et plus rapide, ainsi que de la technologie nouvelle. Si on adoptait cette approche-là ou si on examinait cette approche-là, qu'est-ce que cela voudrait dire pour vous? Quels sont vos commentaires à ce sujet-là?

**Mr. Desrosiers:** Monsieur le président, je déteste ce genre de question. Vous me prenez par mon point faible. Je déteste emprunter pour aller faire mon épicerie. Cela ne m'apparaît pas normal. On devrait être capable, à l'intérieur du budget familial, de ne pas faire d'emprunt pour cela. Vous comprenez que je suis un peu d'accord avec vous.

Donc, sachant qu'on est d'accord sur l'identification du besoin, de la maladie, essayons de prévoir des méthodes pour soigner le malade. Il y en a une qui nous est offerte. Vous aviez parfaitement raison dans ce que vous avez énoncé tout à l'heure. VIA demandait non seulement 650 millions de dollars, mais 130 millions de dollars de plus. Où va-t-on s'arrêter? Vous demandez à l'Union des municipalités si elle est d'accord qu'on ferme la robinet. Eh bien, oui! Je le ferais chez nous. Pourquoi est-ce que je ne le ferais pas collectivement? Mais comment est-ce que je le ferais?

## [Traduction]

continued each year. It will be cut from \$650 million to \$350 million. It is a direct subsidization of operating costs. Nothing is being built. It is a subsidy that helps with operating costs; it has helped, in some cases, to keep fares low and, in some cases, to maintain a pass system. There are 160,000 free passes issued in Canada by VIA Rail, passes that are paid for by CN, CP or other organizations; but only 60% of the normal fares are reimbursed. This has also helped to maintain service in remote regions.

The federal government's problem, therefore, is that its \$650 million annual contribution to VIA's operating costs was being continued each year with a risk of increasing. I must tell you that, for fiscal 1989, VIA Rail's former administration had asked the federal government for additional funds of \$130 million for VIA Rail's operating costs. Besides the \$650 million, they wanted an additional \$130 million.

Now this is the question I feel we should be asking. It might be interesting to see what advocacy groups such as your have to suggest. Could the federal government help with maintaining the infrastructures of train transportation in Canada, which would allow us to maintain a passenger train service, while attempting to rid itself of a continuing subsidization of operating costs, a subsidization that results in nothing more concrete than saying to VIA Rail: here is \$650 million a year for your operations? I am talking about improving tracks, signal systems, so that the service offered can be more effective and faster; I am also talking about new technologies. If we were to take this approach or if we were to examine this approach, how would that strike you? What are your comments on this?

**Mr. Desrosiers:** Mr. Chairman, I hate that kind of question. You have hit on my weak spot. I hate borrowing money to buy my groceries. It does not seem normal to me. One should be able to live within one's family budget, and not have to borrow money for that kind of thing. You can see that I more or less agree with you.

So seeing that we agree on identifying the need, the illness, let us try to find ways of helping the patient. There is one way that has been put forward. You were quite right in what you said earlier. VIA is not only asking for \$650 million, but for an additional \$130 million. Where will this stop? You ask the *Union des municipalités du Québec* if it agrees that we should turn off the tap. Well, yes! I would do it at home. Why would I not do it collectively? But how would I do it?



## [Text]

Ce matin, quelqu'un autour de cette table a dit qu'on paierait les employés dont les emplois seront abolis et que la convention collective est tellement bonne qu'on va payer pendant longtemps. Alors, pourquoi pleurer sur mon épaule? Je pense qu'au niveau économique, et personne ne m'a encore prouvé que j'avais tort, un emploi subventionné n'a pas la même valeur qu'un investissement au niveau de développement de l'emploi. C'est totalement différent. C'est pour cela que je suis réceptif à ce que vous me dites. L'objectif, je le partage. Le moyen, je le remets en question. Il me semble que je n'ai pas suffisamment voix au chapitre. Je peux toujours prendre le train, mais si je suis toujours dans le train, je ne pourrai pas venir vous voir. Il faut absolument qu'on fasse quelque chose. Il faut absolument investir.

Vous avez choisi de couper. Nous on dit: peut-être. Mais si on coupe et qu'on ne modernise pas, on manque le bateau: le malade va mourir. C'est cela, notre prétention. L'objectif est valable, mais la méthode est discutable. On pense que le moyen que vous prenez va faire mourir le malade. Cela ne serait pas bon. Proposez-nous de travailler avec vous pour bâtir ce qu'il faut bâtir, parce que c'est dans cela que réside l'avenir.

**Mr. Langlois:** M. Desrosiers prétend qu'il est dangereux de faire mourir le malade. Il est de la responsabilité des élus fédéraux de prendre les moyens nécessaires pour que le malade ne meure pas à brève échéance.

• 1250

Ce que j'aimerais vous inciter à faire, c'est obtenir un délai pour la Commission royale d'enquête qui va présenter son travail au gouvernement dans un délai bien précis. Je pense qu'à travers les travaux de cette commission, on sera capable d'arriver à identifier les moyens les plus efficaces et les plus économiques pour fournir aux régions du Canada des moyens de transport efficaces.

**Le président:** Monsieur Gray.

**M. Darryl Gray (député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président. Monsieur Desrosiers et ses collègues, je tiens aussi à vous féliciter pour votre présentation de ce matin. Je peux vous assurer, de notre beau petit coin de pays au Québec, spécialement de la Gaspésie, que je vais continuer à travailler avec le Comité de survie VIA-Gaspésie.

De plus en plus, je pense que c'est important de réaliser que parfois au niveau fédéral, parce que ça touche le pays, les ministres, le Cabinet, le premier ministre, prennent des décisions très difficiles. Ce matin, vous dire que je suis content parce que notre train ne marche plus que trois jours au lieu de sept, non. Quand on est habitué à avoir un service sept jours par semaine, ce n'est pas à 100 p. 100 que la population est d'accord. Mais, en même temps et comme élu—et je suis connu comme quelqu'un qui préfère la consultation à la confrontation—, je me demande si l'on ne devrait pas quelque peu blâmer VIA Rail également.

## [Translation]

This morning, someone sitting around this table said that we would pay employees whose jobs will be eliminated and that their collective agreement is such a good one that we are going to be paying them for a long time. So, why cry on my shoulder? I think that in economic terms—and no one has yet proved me wrong—a subsidized job is not worth as much as an investment in job creation. They are two totally different things. This is why I am receptive to what you are saying. I share your goal. I question the means. It seems to me that I do not have as great a voice as I might in this matter. I can still take the train, but if I am still in the train, I will not be able to come and see you. Something absolutely must be done. We must invest.

You have chosen to make cuts. We say: maybe. But if we make these cuts and we do not modernize, we will miss the boat; the patient will die. That is our contention. The objective is valid, but the means are questionable. We feel that the means you have adopted will starve the patient to death. That will not be good. Ask us to work with you to build what needs to be built, because that is the way to the future.

**Mr. Langlois:** Mr. Desrosiers claims that there is a danger killing the patient. It is the responsibility of federally elected members of Parliament to do what is necessary so that the patient does not die right away.

What I would like to encourage you to do, is to get an extension for the royal commission of inquiry that is going to present its report to the government by a specific date. I think that through this commission's work, we will be able to identify the most effective and the most economical ways of giving the various regions of Canada efficient means of transportation.

**The Chairman:** Mr. Gray.

**Mr. Darryl Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman. I would also like to congratulate you, Mr. Desrosiers, and your colleagues for your presentation this morning. I can assure you, coming from our lovely part of Quebec, especially from the Gaspé, that I am going to continue working with the VIA-Gaspé Survival Committee.

I feel that it is increasingly important to realize that sometimes our federal government, i.e. our ministers, Cabinet and Prime Minister, have to make very difficult decisions, difficult because they affect the entire country. This morning, I cannot tell you that I am happy with the fact that our train is now running only three days a week instead of seven. When one is used to having train service seven days a week, 100% of the population is not going to be in agreement. But, at the same time and as an elected representative—and I am known as a man who prefers consultation to confrontation—I wonder if we should not also blame VIA Rail as well.

## [Texte]

Je l'ai dit souvent devant ce Comité, mon père a travaillé 33 ans pour le CN. Mais je me pose la question à savoir si, chez nous et dans d'autres régions éloignées du pays, VIA n'a pas commencé un processus de *demarketing* au lieu de marketing, comme vous l'avez bien dit au sujet du développement du ski. Je ne connais pas bien tous les détails. Mais VIA Rail a soumis au ministre des chiffres; et devant ces chiffres, M. Bouchard a dit: on n'a pas le choix, il faut couper quelque part.

Que l'on soit d'accord ou non avec le processus, il faut reprendre la bataille, si vous voulez. Il faut faire des consultations, par le biais de la Commission royale, avec l'UMQ, et avec toutes les autres fédérations des municipalités du Canada, et ainsi reprendre le dossier pour exiger que VIA, même avec les coupures qu'ils ont subies présentement, se rajuste compte tenu des recommandations qui seront faites.

Deuxièmement, je pense, comme je l'ai dit l'autre jour à M. Lawless, que depuis  $x$  nombres de mois, VIA a eu beaucoup de publicité, peut-être moins bonne qu'ils l'auraient voulu, mais pas plus mauvaise que celle que le gouvernement a récoltée. Il y a un message dans tout ça, c'est que la population en général doit reviser ses positions. Je suis d'accord avec vous quant au développement économique des régions. Le transport est la clé de notre développement, chez nous. Et, encore une fois, monsieur le président, je voudrais assurer M. Desrosiers et ses collègues que je vais continuer à travailler avec vous pour avoir un système de transport, ici, comme dans d'autres coins du pays, un système de transport, dis-je, le plus efficace et le plus rentable possible. Merci

**M. Desrosiers:** Un dernier commentaire, monsieur le président, puisque le temps est écoulé.

**Le président:** Très court.

**M. Desrosiers:** Deux choses. Il est coutume de dire que ce qu'on dit en premier, on s'en rappelle, et que ce qu'on dit en dernier, on s'en rappelle aussi. Je vous dis en dernier, merci à tout le monde de nous avoir reçus. Je vous dis en dernier, on souhaite ardemment que le couperet ne tombe pas à la date prévue, et que dans le cadre de la Commission royale d'enquête, les municipalités puissent y participer. Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur le maire, pour votre présentation.

• 1255

Avant de donner la parole au prochain témoin, j'aimerais vous raconter une histoire très courte.

Mon premier voyage hors de ma province, la Nouvelle-Ecosse, fut pour aller au Québec, à Mont-Joli. Je suis resté dans le

commercial hotel right next to the station.

C'était en 1948... 1950. J'ai marché entre l'hôtel et la gare.

## [Traduction]

I have often said before this committee that my father worked for CN for 33 years. But I ask myself whether in the area I come from and in other remote regions of the country, VIA has not begun a process of "demarketing" instead of the marketing you so well described when talking about developing the ski industry. I do not know all the details. But VIA Rail has submitted figures to the minister; and once he had these figures, Mr. Bouchard said: we do not have a choice, we have to cut somewhere.

Whether one agrees or not with the process, we have to resume the fight, so to speak. We need consultations, through the royal commission, with the UMQ and with all other Canadian municipal federations, in order to start discussing the question again and demand that VIA Rail, even with the cuts, adapt itself to the new situation in the light of the recommendations that will be made.

Secondly, I feel, as I said the other day to Mr. Lawless, that for  $x$  number of months VIA has been getting a lot of publicity, perhaps not the kind they might like, but no worse than the publicity the government got for itself. There is a message in all of this, and it is that Canadians are going to have to rethink their positions. I agree with you regarding the economic development of regions. Transportation is the key to our development. And, once more, Mr. Chairman, I would like to assure Mr. Desrosiers and his colleagues that I am going to continue to work with you in order to build a system of transportation here and in other parts of the country—the most effective and the most profitable transportation system possible. Thank you.

**Mr. Desrosiers:** One last comment, Mr. Chairman, since my time is up.

**The Chairman:** A very short one.

**Mr. Desrosiers:** There are two things. People say that whatever is said first is remembered, and that what is said last is also remembered. So in finishing, I would like to say thank you to everyone for having heard us. I would like to say that we very much hope that the axe will not fall on the specified date, and that the municipalities will be able to make their voices heard before the royal commission. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you for your presentation, Mr. Mayor.

Before I give the floor to the next witness, I would like to tell you a very brief story.

The first time I ever left my province, Nova Scotia, I went to Mont-Joli, in Quebec. I stayed in the

hotel commercial à côté de la gare.

It was in 1948... 1950. I walked from the station to the hotel.



[Text]

**Mr. Pronovost:** Seventy-five years.

**The Chairman:** I spoke only English then, not like now.

Le français! Comment? Et c'est quand Sept-Îles était appelée

Seven Islands. So I had my train trip by ocean to Mont-Joli, and I took my first plane trip to Mont-Joli on a DC-3 when we were building the Iron Ore Company of Canada, the Quebec North Shore and Labrador Railway, of which Mr. Mulroney eventually became president. But I was on the god-damned survey crew that put the centre line in the railway and built the railway before he became the president and now my boss. So I understand Mont-Joli, and I want to thank you all very much for coming.

**Mr. Desrosiers:** Mr. Chairman, I was sure it was possible for us to do a job with you.

**The Chairman:** You have great fresh air.

Merci beaucoup.

The next witness is our last, colleagues. You have been very patient; it has been a fully morning. I call Mr. Guy LeBlanc, the Acting Minister of Transportation and Communications and the Minister of Community Services for Nova Scotia, along with Mr. MacDougall, the Director of Policy, Department of Transport and Communications. I welcome you

en anglais et en français, M. LeBlanc. Comme moi, il est bilingue.

You have been very patiently sitting there. You have given us a brief that is rather short, and you might like to go through it very quickly.

**L'honorable Guy J. LeBlanc (ministre des Services communautaires et ministre par intérim des Transports et des communications, Gouvernement de la Nouvelle-Écosse):** Merci, monsieur le président, et représentant du berceau des Acadiens de la Nouvelle-Écosse, région de Grand Pré.

It gives me great pleasure to be here today, as Acting Minister of Transportation and Communications, to make known to this committee the strong objection of the Province of Nova Scotia to the recently announced VIA Rail cuts. We believe Nova Scotia, if not the Maritimes in general, has been particularly hard hit by these cuts. Indeed, the announced cut-backs destroy regional train service in the province, severing communities such as Sydney and Yarmouth and many smaller towns en route from this vital passenger transportation link to the rest of Canada.

Many of those utilizing the present regional train services, particularly senior citizens, disabled persons and students, will be left with few, if any, efficient alternatives. Among those affected are the thousands of passengers

[Translation]

**M. Pronovost:** Soixante-quinze ans.

**Le président:** Je ne parlais que l'anglais à l'époque, pas comme maintenant.

French! How could I? At that time, Sept-Îles was called Seven Islands.

J'ai donc pris le train et le traversier jusqu'à Mont-Joli, et j'ai fait mon premier voyage en avion jusqu'à en DC-3, à l'époque où nous établissions la *Iron Ore Company of Canada* et la Compagnie de chemin de fer du littoral Nord de Québec et du Labrador, dont M. Mulroney devint par la suite président. Mais j'ai fait partie de la maudite équipe qui s'est occupée de l'alignement de la voie et qui a construit cette voie ferrée avant qu'il devienne le président et, plus tard, mon patron. Donc, je comprends Mont-Joli et je tiens à vous remercier tous de votre présence.

**M. Desrosiers:** Monsieur le président, j'étais sûr que nous pouvions nous entendre.

**Le président:** Vous avez un air pur extraordinaire.

Thank you very much.

Le témoin suivant est le dernier, chers collègues. Vous avez été extrêmement patients et nous avons eu une matinée vraiment remplie. Je vais maintenant appeler M. Guy LeBlanc, le ministre suppléant des Transports et des Communications et ministre des services communautaires de Nouvelle-Écosse, ainsi que M. MacDougall, directeur des politiques au ministère des Transports et des Communications. Je vous souhaite la bienvenue

in English and in French, Mr. LeBlanc. Like me, he is bilingual.

Vous avez attendu bien patiemment. Vous nous avez communiqué un mémoire assez bref, et vous voulez peut-être le présenter rapidement.

**Hon. Guy J. LeBlanc (Minister of Community Services and Acting Minister of Transportation and Communications, Government of Nova Scotia):** Thank you, Mr. Chairman; may I add that you represent the cradle of Acadian culture in Nova Scotia, the Grand Pré region?

Je suis très heureux d'être ici en tant que ministre par intérim des Transports et des Communications pour faire part à votre Comité de la forte opposition de la province de Nouvelle-Écosse aux coupures récemment annoncées pour VIA Rail. Nous estimons que la Nouvelle-Écosse, voire même l'ensemble des Maritimes, sont très durement touchées par ces coupures. En fait, les compressions annoncées démantèlent le service ferroviaire régional de notre province, et privent des communautés telles que Sydney, Yarmouth ainsi que de nombreuses plus petites villes de cet indispensable lien de transport de passagers avec le reste du Canada.

Beaucoup de personnes qui utilisent actuellement les services régionaux, notamment les personnes âgées, les personnes handicapées et les étudiants, n'auront guère, voire pas du tout, d'autres solutions satisfaisantes. Ces

## [Texte]

travelling from Newfoundland to North Sydney who now utilize the train service to Truro. In many instances, bus services will simply not provide an adequate option.

For example, students travelling to many outlying communities in the Maritimes will be faced with two days of travel time to reach their destinations, a situation that is totally unacceptable, particularly for weekend travel between university and home. Likewise, seniors and disabled persons will face a similar situation. For most of these present users, the options of air travel and private automobile ownership or rental are simply beyond their means, as has been stated by previous speakers,

comme la personne qui a fait la présentation juste avant moi. Elle a soulevé les mêmes points.

Furthermore, there are many points in the Maritimes presently served by the rail that are not even served by bus.

The decimation of VIA Rail services in Nova Scotia follows on the heels of the National Transportation Agency's decision to allow abandonment of substantial portions of the Dominion Atlantic Railway. As well, we are now awaiting an NTA decision on the future of the Chester subdivision. Taken together, the effects of these pending and possible abandonments and service cut-backs leaves one with the clear impression that the federal government fully intends to drive a spike through the heart of the nation's rail system.

• 1300

It is most ironic that this is happening at a time when many of the world's nations are attempting to bolster their rail systems, and promote them as an energy efficient, environmentally sound alternative to fragile... and the endangered planet earth.

Canada, a nation which was founded on the building of the railway, has instead chosen a shortsighted and ill-conceived course of deliberate rail abandonment and service reduction. As we all know, once abandoned, these vital rail lines will almost certainly never be re-established.

After a period of decline, use of VIA Rail services by Nova Scotians is again on the increase. The numbers, while relatively small, are quite impressive. As of August 1989, VIA's regional ridership in Nova Scotia has increased by over 20%, while inter-regional ridership has increased by over 35%, compared with the same period in 1988.

## [Traduction]

coupures vont notamment affecter les milliers de voyageurs qui vont de Terre-Neuve à North Sydney et prennent le train pour Truro. Dans bien des cas, le service d'autocars ne fournira pas une formule de remplacement satisfaisante,

À titre d'exemple, les étudiants à destination de nombreuses petites villes éloignées des Maritimes mettront deux jours à atteindre leur destination, ce qui est parfaitement inacceptable, notamment quand il s'agit de quitter l'université pour aller passer seulement la fin de semaine dans sa famille. Ce sera la même chose pour les personnes âgées et handicapées. Pour la plupart de ces utilisateurs actuels, les solutions de remplacement que constituent l'avion, l'automobile privée ou la location d'une automobile sont tout simplement inabordables, comme l'ont déjà dit les précédents intervenants,

for instance the person who made the presentation immediately preceding mine; he made the very same points.

En outre, de nombreux endroits des Maritimes actuellement desservis par le chemin de fer ne sont même pas desservis par l'autocar.

Le démantèlement des services de VIA Rail en Nouvelle-Écosse suit de près la décision de l'Office national des transports d'autoriser l'abandon d'une partie importante du *Dominion Atlantic Railway*. Nous attendons aussi la décision de l'ONT sur l'avenir du tronçon de Chester. Au total, tous ces abandons possibles ou imminents de tronçons et toutes ces coupures de services laissent clairement l'impression que le gouvernement fédéral veut frapper au cœur l'organisation des transports ferroviaires du Canada.

Il est particulièrement singulier que cette évolution se produise au moment où un grand nombre d'autres pays du monde essaient au contraire de consolider leur réseau ferroviaire et d'en faire la promotion en tant que formule de transport économe en énergie et satisfaisante du point de vue écologique... à une époque où notre planète est menacée.

Le Canada, un pays qui s'est construit à partir du chemin de fer, est au contraire en train d'opter pour la myopie, pour l'abandon délibéré et pourtant inconsidéré de tronçons de chemins de fer et la réduction des services. Nous savons qu'une fois abandonnées, ces lignes ferroviaires vitales n'ont presque aucune chance d'être jamais remises en service.

Après une période de recul, le trafic voyageur de VIA Rail en Nouvelle-Écosse est de nouveau en expansion. Bien que relativement faibles, les chiffres sont impressionnants. En août 1989, le nombre de passagers transportés par VIA Rail en Nouvelle-Écosse avait augmenté de plus de 20 p. 100, et le trafic interrégional de plus de 35 p. 100, en comparaison avec la même période en 1988.



## [Text]

While we have a way to go, the people represented by these figures are an impressive foundation on which to build. They should not be abandoned by the federal government. If the vital feeder traffic represented by our regional services, particularly Truro to Sydney, is lost to VIA's transcontinental service out of Halifax, we should not be surprised if the Transcontinental is further cut back within a few years.

In addition, there are nearly 300 Nova Scotians employed by VIA, many of whose lives will be seriously disrupted by these cutbacks. Just one year ago, amid considerable fanfare, VIA opened a new \$7 million maintenance centre in Halifax. We perceived this centre to be a declaration of faith in the future of rail service in the Maritimes, but how wrong it appears we were.

Two weeks ago the Prime Minister announced the establishment of the Royal Commission on the National Passenger Transportation System to make recommendations to lead us into the next century. I want to congratulate and thank the minister for at least appointing a Nova Scotian to that royal commission. Contrary to some of the comments I heard this morning, I think that person is very capable. I do not know what his political stripes are but I know him as a professional and an individual, and I believe he is quite capable of carrying on the work that has been delegated to him.

If freight transportation is not to be part and parcel of the commission's mandate, it will essentially be a commission with blinkers on. As one example, the loss of VIA on the Sydney line represents a loss of revenue that may well jeopardize the continuation of that line as a freight service. Furthermore, it is much like putting the cart before the horse. If rail track and rail services continue to be abandoned while the commission goes about its business, what is the real point of having a commission at all?

We would anticipate that the provincial plan, based on our major study of freight needs, will be ready next year. The province saw last year that there might be some cuts. The province commissioned an independent study on freight transportation, and transportation in general, in the Province of Nova Scotia. That report is due in the next several weeks. We do not have those recommendations to present to you today, but we will have them in a very short time.

The VIA service reductions, as well as recent and possibly pending abandonments, will threaten economic development, particularly industrial and tourism development, in ways we cannot even begin to measure today. It is little wonder that many Maritimers feel they are being cut adrift from the lifeline binding us to the rest of the nation. Canada's railway system was intended to serve as a vital link among all provinces.

## [Translation]

Même s'il reste encore beaucoup de chemin à accomplir, ce public constitue une base solide. Le gouvernement fédéral ne doit pas l'abandonner. Si le service transcontinental de VIA à partir de Halifax cesse d'être alimenté par les services régionaux, en particulier la ligne Truro-Sydney, nous pourrions parfaitement nous attendre à de nouvelles coupures du Transcontinental d'ici quelques années.

En outre, près de 300 habitants de Nouvelle-Écosse sont actuellement employés par VIA, et ces coupures vont bouleverser leur existence dans bien des cas. Il y a tout juste un an, VIA a inauguré en grande pompe un nouveau centre d'entretien de 7 millions de dollars à Halifax. Nous avons cru qu'il s'agissait là d'un acte de foi dans l'avenir du service ferroviaire dans les Maritimes; comme nous nous sommes trompés!

Il y a deux semaines, le premier ministre a annoncé la création d'une commission royale sur le système national de transport de voyageurs chargée de présenter des recommandations ouvrant la voie sur le 21<sup>e</sup> siècle. Je tiens à féliciter le ministre d'avoir au moins nommé un représentant de la Nouvelle-Écosse à cette commission royale. Contrairement à ce que certaines remarques ont laissé entendre, je pense qu'il s'agit de quelqu'un de très compétent. J'ignore sa couleur politique, mais je connais la personne et sa compétence professionnelle, et je crois que c'est quelqu'un qui saura parfaitement s'acquitter de la tâche qui lui a été confiée.

Si le transport de marchandises ne fait pas partie intégrante du mandat de la commission, ce sera une commission avec des oeillères. Par exemple, la disparition de VIA sur la ligne de Sydney représente une perte de recettes qui risque de menacer la poursuite des activités de transport de marchandises sur cette ligne. En outre, on met un peu la charrue avant les boeufs. Si on continue à abandonner des services et des voies ferroviaires pendant que la commission fait son étude, à quoi bon nommer une commission?

Nous pensons que le plan provincial, fondé sur notre étude approfondie des besoins en matière de transport de marchandises, sera prête l'année prochaine. La province s'est rendue compte l'an dernier qu'il y aurait peut-être des coupures. Elle a commandé une étude indépendante sur le transport des marchandises et le transport en général en Nouvelle-Écosse. Le rapport de cette étude doit être présenté au cours des prochaines semaines. Nous ne pouvons pas encore vous soumettre ces recommandations, mais nous les aurons très bientôt.

Les réductions de service de VIA et les abandons récents, ainsi que ceux qui risquent de se produire, vont menacer le développement économique, notamment le développement industriel et touristique, à un point que nous ne pouvons même pas imaginer aujourd'hui. Il n'est pas étonnant que de nombreux habitants des Maritimes aient le sentiment qu'on coupe le lien vital qui les unissait au reste du Canada. Le réseau ferroviaire canadien devait assurer une communication vitale entre les provinces.

## [Texte]

At the time of Confederation, the Maritimes put the railway in the forefront of our requirement for joining the dominion. Indeed, we obtained an undertaking that the Intercolonial Railway would be completed without delay. Severing federal responsibility for the railway is an abrogation of the spirit of Confederation.

• 1305

The federal government's divestiture of responsibility for our railway services and infrastructure, whether passenger or freight, should be unacceptable to all provinces, and is most certainly unacceptable to the Province of Nova Scotia.

The Province of Nova Scotia urges that its essential regional services to Sydney and Yarmouth be maintained until the royal commission has completed its work and until we have the report we commissioned last year to make our arguments to keep those rail lines open.

Tout ce que je demande à ce Comité, dis-je, c'est qu'on retarde au moins d'une année l'abandon de VIA Rail sur les routes de Yarmouth—Halifax et de Sydney—Halifax afin que les études que la province a mises en marche l'an dernier, et qui seront terminées dans les prochaines semaines, ainsi que la Commission annoncée par le premier ministre, aient eu le temps de donner une chance gens de la Nouvelle-Ecosse d'exprimer leurs points de vue. Ceci au cas où quelque chose aurait été oublié lors de vos audiences publiques.

On demande un délai d'au moins un an pour exprimer notre point de vue. Quand l'étude aura été faite, peut-être sera-t-on d'accord avec certaines coupures. Peut-être y aura-t-il d'autres moyens qui pourraient donner un meilleur service, économiquement parlant, aux gens de la Nouvelle-Écosse. Je crois que le gouvernement fédéral devrait, et je le demande à ce Comité, donner une chance au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, aux habitants de cette provinces, d'étudier et d'examiner tous les points de vue. Avec une année de plus, cela permettrait de faire un plan à long terme en matière de transport.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Minister. Before throwing it open, I just want to clarify one thing. Do you expect the provincial plan that the Government of Nova Scotia has commissioned to be made public in the next couple of weeks?

**Mr. LeBlanc:** Yes, I understand it will be received in the next couple of weeks.

**The Chairman:** This committee hopes to have a report out before Christmas, so I just throw that out in case it was received and assessed by the government and made public by the government. It certainly might help this committee in its deliberations. I want to thank you for your brief. It is short, which is very good at this hour of the day. You make your points very clearly.

## [Traduction]

À l'époque de la Confédération, les Maritimes ont fait des chemins de fer l'une des conditions primordiales de leur adhésion au Dominion. Nous avons effectivement obtenu l'engagement que le Chemin de fer intercolonial serait terminé rapidement. Amputer la responsabilité fédérale à cet égard, c'est renier l'esprit de la Confédération.

Aucune province ne doit accepter que le gouvernement fédéral se dérobe à sa responsabilité en matière de services et d'infrastructure ferroviaires, qu'il s'agisse de transport de voyageurs ou de marchandises, et c'est en tout cas quelque chose que la Nouvelle-Écosse juge totalement inacceptable.

La province de Nouvelle-Écosse demande instamment le maintien de ses services régionaux à destination de Sydney et de Yarmouth jusqu'à ce que la commission royale ait terminé son travail et que nous ayons le rapport que nous avons commandé l'an dernier pour pouvoir étayer notre revendication en faveur de ce maintien.

All I am asking this committee is that the abandonment of the Yarmouth—Halifax and the Sydney—Halifax lines be postponed by at least one year until the studies commissioned last year by the province, and to be completed in the very next few weeks, as well as the royal commission recently appointed by the Prime Minister, have given Nova Scotians a chance to put forward their own views. This is in case something is left out during your public hearings.

We ask for a stay of at least one year so that we can express our points of view. When the study has been completed, maybe we will agree with some cutbacks. We might have found other alternatives to provide a better, more profitable service to Nova Scotians. I believe the federal government should, and I urge this committee to give a chance to the Government of Nova Scotia and the people of that province to study and examine all points of view. Given one more year, we could establish a long-term transportation plan.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le ministre. Avant d'engager la discussion, je veux préciser une chose. Pensez-vous que le plan provincial que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a commandé soit divulgué dans les quelques semaines qui vont venir?

**M. LeBlanc:** Oui, je crois que c'est le cas.

**Le président:** Notre Comité espère présenter son rapport avant Noël, et je signale donc cela au cas où le gouvernement recevrait ce rapport, l'évaluerait et le publierait. Cela pourrait certainement aider notre Comité à délibérer. Je vous remercie de votre mémoire. Il est bref, ce qui est une excellente chose à l'heure qu'il est. Vous avez bien fait ressortir vos arguments.



[Text]

**Mr. Keyes (Hamilton West):** I want to thank the witness for his very thorough submission to us here this afternoon. Out of courtesy to a fellow-member, and with permission of the Chair, I would like to move that my questions be deferred to a member from that area.

**Mrs. Campbell (South West Nova):** I would like to welcome a constituent, the acting Minister of Transportation. He is also the Minister for Social Affairs, but he was the Minister of Transportation so I think he has knowledge of the problem. When was the commission that you are talking about started?

**Mr. Don MacDougall (Director of Policy, Department of Transportation and Communications):** It is not a commission; it is a study by a consulting firm. It was started a year ago. The study was very slow in getting under way. We did not have the full co-operation of the railroad at the beginning. They were a little concerned about what we were doing. It took some time to convince them, so we are about three months behind schedule. It is hoped that we will have the final report in early November.

**Mrs. Campbell:** You did not have the permission of whom?

**Mr. MacDougall:** We did not have the full co-operation. It was necessary to do the study for the railroad to provide a lot of data, which they thought were confidential and would compromise their position—

• 1310

**Mrs. Campbell:** Mainly the position of the CP when they put in an application to abandon the freight line from—

**Mr. MacDougall:** No, it was Canadian National, in the main.

**Mrs. Campbell:** But they are not down from Halifax to Yarmouth?

**Mr. MacDougall:** No, they are not.

**The Chairman:** No, this is a provincial commission, as our inquiry and it affects transportation in Nova Scotia.

**Mrs. Campbell:** That is right, but did CP oppose it, as well?

**Mr. MacDougall:** No, the terms of reference did not include the valley line because the valley line, the DAR line, had previously been studied by the Atlantic Provinces Transportation Commission. They had studied rail lines in the Maritimes in general, but had not looked at the line to Sydney or the main line to Montreal. This study was to look mainly at the lines that were not included in the Atlantic Provinces Transportation Commission study.

[Translation]

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Je remercie le témoin de son exposé tout à fait complet cet après-midi. Par courtoisie pour un collègue, et avec la permission du président, j'aimerais proposer que mes questions soient posées par un député de cette région.

**Mme Campbell (South West Nova):** Je salue quelqu'un qui vient de ma circonscription, le ministre suppléant des Transports. Il est aussi ministre des Affaires sociales, mais il a été ministre des Transports et je pense qu'il connaît bien le problème. Quand cette commission dont vous parlez a-t-elle commencé ses travaux?

**M. Don MacDougall (Directeur des politiques, ministère des Transports et des Communications):** Ce n'est pas une commission; c'est une étude confiée à un cabinet d'experts-conseils. Elle a débuté il y a un an. Le démarrage a été très lent. Nous n'avons pas eu au départ la pleine coopération des chemins de fer. Ils étaient un peu inquiets. Il nous a fallu un certain temps pour les convaincre, et nous avons donc à peu près trois mois de retard. Nous espérons avoir le rapport final début novembre.

**Mme Campbell:** Vous n'avez pas eu l'autorisation de qui?

**M. MacDougall:** Nous n'avons pas eu la pleine coopération. Pour faire cette étude, il fallait obtenir une foule d'informations des autorités des chemins de fer qui estimaient qu'il s'agissait de renseignements confidentiels risquant de nuire à leur situation. . .

**Mme Campbell:** Surtout la situation de CP quand cette compagnie a présenté une demande d'abandon de la ligne de transport de marchandises. . .

**M. MacDougall:** Non, c'était surtout le Canadien National.

**Mme Campbell:** Mais ils ne font pas la ligne Halifax—Yarmouth?

**M. MacDougall:** Non.

**Le président:** Non, c'est une commission provinciale, comme dans le cas de notre enquête, sur les transports en Nouvelle-Écosse.

**Mme Campbell:** C'est juste, mais le CP s'y est opposé aussi?

**M. MacDougall:** Non, le mandat n'incluait pas la ligne de la vallée car cette ligne, la ligne DAR, avait précédemment fait l'objet d'une étude de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Cette commission avait étudié les lignes ferroviaires des Maritimes d'une façon générale, mais ne s'était pas penchée sur la liaison avec Sydney ou la liaison principale avec Montréal. Il s'agissait d'une étude qui portait surtout les liaisons qui n'avaient pas été abordées lors de l'étude de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

[Texte]

**Mrs. Campbell:** What did the Atlantic Transportation Committee decide or recommend on the Halifax to Yarmouth line?

**Mr. MacDougall:** I would not say they recommended; they suggested that large parts of the line were not viable and that there was a possibility the line could be viable if operated as a short line, but they did not look at that in—

**Mrs. Campbell:** Why was it not viable—because it could not be upgraded?

**Mr. MacDougall:** With the traffic it was carrying at that time, the line would continue to lose large amounts of money.

**Mrs. Campbell:** Your Minister, Mr. Moody, attended the hearings with CP that I attended when they were looking to abandon the freight line. One of the things he said was that the line was probably the cheapest mode of transportation; the trains were the cheapest mode of transportation in the province of Nova Scotia. I specifically recall that in his brief.

**Mr. MacDougall:** I do not recall that specifically in his brief.

**Mrs. Campbell:** But as you are an expert, can you tell me what the cheapest—

**Mr. MacDougall:** If trains were full, it is the lowest cost method of moving goods. . . if they were full.

**Mrs. Campbell:** People.

**Mr. MacDougall:** Or people. If they were full.

**Mr. Benjamin:** Or nearly full.

**Mrs. Campbell:** They have to be full. But they also have to have a roadbed, and there has been no maintenance of the railroad bed from Halifax to Yarmouth, has there?

**Mr. MacDougall:** That is correct. That roadbed is in very bad condition.

**Mrs. Campbell:** Do you know off the cuff what it would cost to fix it?

**Mr. MacDougall:** I do not know the numbers, but there are three major bridges on the line from Middleton south that some people contend require a great expenditure at the present time in order to last any length of time.

**The Chairman:** Did they not suggest \$14 million?

**Mr. MacDougall:** I do not recall the number, but that would be the order of magnitude.

**The Chairman:** I have seen a document prepared by the DAR and it says \$14 million for those three bridges.

[Traduction]

**Mme Campbell:** Et ce comité des transports de l'Atlantique, qu'a-t-il décidé ou recommandé au sujet de la ligne Halifax—Yarmouth?

**M. MacDougall:** Je ne dirais pas qu'ils ont fait une recommandation; ils ont dit que des parties importantes de cette ligne n'étaient pas viables et qu'elles pourraient peut-être être rentables si elles étaient exploitées en tant que tronçons courts, mais ils n'ont pas étudié la question. . .

**Mme Campbell:** Pourquoi n'étaient-elles pas viables—parce qu'elles ne pouvaient pas être améliorées?

**M. MacDougall:** Avec le nombre de voyageurs transportés à l'époque, elles allaient continuer à être largement déficitaires.

**Mme Campbell:** Votre ministre, M. Moody, était présent comme moi aux audiences du CP où il était question d'abandonner le transport de marchandises. L'une des choses qu'il a dites était que ce transport était probablement le plus économique de tous; que les trains constituaient le moyen de transport le plus économique en Nouvelle-Écosse. Je me souviens que c'était dans son mémoire.

**M. MacDougall:** Pas moi.

**Mme Campbell:** Mais puisque vous êtes expert, pouvez-vous me dire quel est le moyen de transport le plus économique. . .

**M. MacDougall:** Si les trains étaient pleins, ce serait le moyen le plus économique de transporter des marchandises. . . à condition d'être pleins.

**Mme Campbell:** Et des gens.

**M. MacDougall:** Ou des gens. S'ils étaient pleins.

**M. Benjamin:** Ou presque.

**Mme Campbell:** Il faut qu'ils soient pleins. Mais il faut aussi que la voie repose sur du ballast, et le ballast de la voie ferrée Halifax—Yarmouth n'a pas été entretenu, non?

**M. MacDougall:** C'est vrai. Ce ballast est en très mauvaise condition.

**Mme Campbell:** Pourriez-vous nous dire au débotté combien cela coûterait de le réparer?

**M. MacDougall:** Je ne connais pas les chiffres, mais il y a trois ponts importants à partir de Middleton, direction sud, qui exigeraient des dépenses considérables pour être maintenus de façon à durer un moment.

**Le président:** N'a-t-il pas été question de 14 millions de dollars?

**M. MacDougall:** Je ne me souviens pas du chiffre mais ce serait de cet ordre-là.

**Le président:** J'ai vu un document présenté par la DAR où il est question de 14 millions de dollars pour ces trois ponts.



[Text]

**Mr. LeBlanc:** There have been different figures and I have seen different figures, depending on who makes the analysis. Again, I know from having had this portfolio before that sometimes it has been very hard to get the figures from the different railway operations.

I want to just add that our study is not necessarily only on railways. It is the complete impact and the reason for doing it is to look at the impact on our railroad, also on the Port of Halifax and on the Port of Sydney. With Newfoundland exchanging their railroad for roads, we want to know what the impact is going to be and also on our road system because that has major implications on that corridor going to Ontario and Quebec. Our road system has major implications for the corridor going to Ontario.

• 1315

**Mrs. Campbell:** On a follow-up question, Mr. Chairman, I was under the impression from sources I have from VIA that there had been a 12% increase in the travel from Yarmouth to Halifax or Halifax to Yarmouth in 1988. Would you say this was correct on VIA's passenger—

**Mr. LeBlanc:** Yarmouth to Kentville—year ending May 1988, from Yarmouth to Halifax there was a 26% increase.

**Mrs. Campbell:** I would think any business would like to have that type of increase.

**The Chairman:** Are you satisfied, Mrs. Campbell?

**Mrs. Campbell:** They used it. They took up the challenge and they used it.

**The Chairman:** On that point, we are getting very localized here; Mrs. Campbell and I have adjacent ridings. Do you have a break down of the figures of that Yarmouth-Kentville-Halifax line between Yarmouth and Kentville and then Kentville to Halifax?

**Mr. LeBlanc:** No, I do not have those figures here. I just have them sent in with Halifax.

**The Chairman:** You have not asked your consultants after the APEC study to see whether it is feasible to run a passenger service between Halifax into the heart of the valley. Without defining the heart of the valley, let us take Middleton, which is where you go before you hit the bridges. Also there is a turnaround there.

**Mrs. Campbell:** Actually you do not hit the bridges until Cornwallis.

**The Chairman:** Going down, but you also start running out of people. We do not have to argue about this.

[Translation]

**M. LeBlanc:** J'ai vu des chiffres assez différents selon les personnes consultées. Encore une fois, ayant déjà eu ce portefeuille, je sais qu'il est très difficile d'obtenir des chiffres des compagnies de chemins de fer.

Je voudrais préciser que notre étude n'est pas exclusivement limitée aux chemins de fer. C'est une étude d'impact général, qui vise à déterminer les conséquences pour nos chemins de fer mais aussi pour le port de Halifax et le port de Sydney. Maintenant que Terre-Neuve remplace ses chemins de fer par des routes, nous voulons savoir ce que cela va entraîner et notamment ce que cela va entraîner pour notre réseau routier, puisque cela a des conséquences importantes pour la liaison avec l'Ontario et le Québec. Notre réseau routier est un élément important de la liaison avec l'Ontario.

**Mme Campbell:** Pour continuer, monsieur le président, j'avais l'impression d'après certaines sources chez VIA que le trafic entre Yarmouth et Halifax et vice versa avait augmenté de 12 p. 100 en 1988. À votre avis, ce chiffre est-il exact pour le service voyageurs de VIA. . .

**M. LeBlanc:** Yarmouth à Kentville. . . pour l'année se terminant en mai 1988, de Yarmouth à Halifax, il y a eu une augmentation de 26 p. 100.

**Mme Campbell:** Ce genre d'augmentation ne déplairait pas à une entreprise commerciale.

**Le président:** Vous êtes satisfaite, madame Campbell?

**Mme Campbell:** Ils s'en sont servis. Ils ont relevé le défi et ils s'en sont servis.

**Le président:** Au fait, nous sommes vraiment en petit comité; M<sup>me</sup> Campbell et moi-même avons des circonscriptions adjacentes. Avez-vous le détail des chiffres pour cette ligne Yarmouth-Kentville-Halifax, c'est-à-dire de Yarmouth à Kentville et de Kentville à Halifax?

**M. LeBlanc:** Non. Seulement pour toute la ligne de Halifax.

**Le président:** Vous n'avez pas demandé à vos experts conseils, après l'étude de la Commission, s'il pouvait exister un service voyageurs rentable entre Halifax et le coeur de la vallée. Sans définir exactement ce qu'on entend par le coeur de la vallée, prenons Middleton, par où on passe avant d'arriver aux ponts. Il y a aussi une plaque tournante à cet endroit.

**Mme Campbell:** En fait, on n'arrive aux ponts qu'à Cornwallis.

**Le président:** En descendant, mais on commence aussi à avoir moins de gens. Nous n'avons pas besoin de discuter de cela.

*[Texte]*

**Mrs. Campbell:** I could argue that you could spend \$45 million to service just so many protected lines in northern Ontario—

**The Chairman:** We had this before.

**Mrs. Campbell:** —that do not have the population base we have down south of Middleton.

**The Chairman:** You are absolutely right. We are going to be considering that.

**Mrs. Campbell:** I think you should.

**The Chairman:** You have not expanded the mandate of the consulting firm. It completely ignores the DAR.

**Mr. MacDougall:** I do not know if “completely ignores” is right. It is looking at the traffic that might come off the DAR and go on the CN main line; the freight traffic, not passenger. The study is dealing mainly with freight and what will happen to the rail lines.

**The Chairman:** Let me throw this hook at you; we are pretty localized here and I should not ask the question without knowing the answer. I should have spoken to the minister before I asked the question.

Assuming the present plan of the minister is implemented on January 15, 1990, without any change, which means there is absolutely no passenger service into the Annapolis Valley, are the Minister of Transport and the transport officials, the director of planning, considering the possibility of running a passenger commuter type of service from Halifax into the heart of the valley or even beyond Yarmouth? I am just talking about in the heart of the valley.

**Mr. LeBlanc:** I do not have any of that information. I am not aware there is a system. All I know is that there is a private interest in operating a line. I understand it would be a passenger line from Yarmouth to Halifax. I do not know where that particular situation is at this point.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, before I start asking questions, the figures I have here for 1988 indicate Halifax-Sydney had 108,000 and Halifax-Yarmouth had 48,000—

**Mrs. Campbell:** It is almost 1,000 per week.

**Mr. Benjamin:** —in ridership last year, for a little better than 150,000 ridership. The occupancy rate is 37% and 34%, respectively. Then Halifax-Moncton-Saint John is another 49,000. If you add the three together, you are looking about 210,000 in ridership for 1988.

Mr. Chairman and gentlemen, I appreciate your attendance and your remarks, and I agree with you about a moratorium. I think it will take more than one year for

*[Traduction]*

**Mme Campbell:** Je pourrais vous dire que vous êtes capable de dépenser 45 millions de dollars pour desservir un certain nombre de lignes protégées du nord de l'Ontario. . .

**Le président:** Nous en avons déjà parlé.

**Mme Campbell:** . . . qui sont loin d'avoir la population qu'on trouve au sud de Middleton.

**Le président:** Vous avez raison. Nous en tiendrons compte.

**Mme Campbell:** Vous feriez bien.

**Le président:** Vous n'avez pas élargi le mandat de l'entreprise d'experts-conseils. Elle n'a absolument pas tenu compte de la ligne DAR.

**M. MacDougall:** Je ne sais pas si «absolument pas tenu compte» est le terme exact. Cette entreprise étudie le trafic qui pourrait être apporté par la DAR à la ligne principale du CN; le trafic marchandises, pas passagers. L'étude porte surtout sur le transport de marchandises et ce que deviendront les lignes ferroviaires.

**Le président:** Je vous tends la perche; nous sommes vraiment en terrain de connaissance ici et je ne devrais pas vous poser la question sans connaître la réponse. J'aurais dû parler au ministre avant de la poser.

À supposer que le plan actuel du ministre se réalise le 15 janvier 1990, sans modification, c'est-à-dire qu'il n'y aurait plus du tout de transport de voyageurs dans la vallée d'Annapolis, le ministre des Transports et ses fonctionnaires, le directeur de la planification, envisagent-ils de mettre sur pied un service de navette de Halifax au coeur de la vallée et même par-delà Yarmouth? Je parle seulement du coeur de la vallée.

**M. LeBlanc:** Je ne suis pas au courant. Je ne sais pas si on a prévu un réseau. Tout ce que je sais, c'est que des entreprises privées seraient intéressées par cette ligne. Je crois que ce serait une ligne de transport passagers de Yarmouth à Halifax. Je ne sais pas où en sont les choses actuellement.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, avant de commencer à poser des questions, je voudrais dire que les chiffres que j'ai ici pour 1988 montrent que le nombre de passagers entre Halifax et Sydney a été de 108,000 et entre Halifax et Yarmouth de 48,000. . .

**Mme Campbell:** Presque 1,000 par semaine.

**M. Benjamin:** . . . l'an dernier, c'est un total d'un peu plus de 150,000 voyageurs. Le taux de remplissage a été de 37 p. 100 et 34 p. 100 respectivement. Ensuite, pour Halifax-Moncton-Saint John, on a encore 49,000 voyageurs. Si vous ajoutez les trois, cela vous donne un total de 210,000 voyageurs pour 1988.

Monsieur le président, messieurs, je vous remercie de votre présence et de vos remarques, et je suis d'accord avec vous pour demander un moratoire. Je pense que la



[Text]

the royal commission to report because they are to look into passenger service for all modes.

[Translation]

commission royale mettra plus d'un an à présenter son rapport car elle doit se pencher sur toutes les formes de transports de voyageurs.

• 1320

It has been obvious since the mid-1970s that the national government has been endeavouring to remove itself from transportation programs, which do nothing more than shift costs from the federal treasury to the treasuries of the provinces and the municipalities. I speak of that with knowledge of the loss of branch lines in my province, which has meant the province and the municipalities have had to upgrade municipal roads at a cost greater than that of keeping the line. You will find that it is now eastern Canada's turn to lose railway lines; the same thing will happen there.

The federal government charges a diesel fuel tax on all three railroads: VIA, CN, and CP. Various provinces charge different levels of fuel tax, too. Does Nova Scotia charge a diesel fuel tax on VIA, CN, and CP? If so, how much?

**Mr. LeBlanc:** The answer is no.

**Mr. Benjamin:** There is no provincial tax. It has been held by many, including myself, that taxing diesel fuel on the three railroads, which amounts to over \$100 million a year, is a direct subsidy to the trucking industry and those who use highways. Since they do not have to build, maintain, and operate their own right-of-ways, why should the railways be paying a tax that goes toward that?

**Mr. LeBlanc:** We do not in Nova Scotia.

**Mr. Benjamin:** Good for you. I hope you will try to persuade the federal government to remove the tax.

You mentioned bus services. We have heard people say it would not matter if you took away the passenger trains, because the buses would replace them. What is the bus service like to the places where you are scheduled to lose service? What is the bus service like in terms of frequency and quality and so forth? Have you had any indication that the bus companies in your province will move in with increased service to replace the loss of VIA trains?

**Mr. LeBlanc:** I have not. I know the scheduling is the same in the area I come from, in New Germany. The scheduling is basically the same for rail and bus services. They operate pretty well on the same schedule, in the same frequency.

**Mr. Benjamin:** At the same time, too?

**Mr. LeBlanc:** Roughly. They are in competition with one another, I guess you could say. But there has been no movement to replace VIA service with bus lines. I am not

Il est clair depuis le milieu des années 70 que le gouvernement national essaie de se distancier des programmes de transport, qui servent uniquement à transférer des fonds du Trésor fédéral aux Trésors provinciaux et aux municipalités. Je parle en connaissance de cause de la disparition d'embranchements dans ma province, qui a obligé la province et les municipalités à engager pour l'aménagement du réseau routier des montants supérieurs à ce qu'aurait coûté le maintien de la ligne. Vous allez voir que c'est maintenant au tour de l'Est de perdre des lignes; et que la même chose va vous arriver.

Le gouvernement fédéral impose une taxe sur le carburant diesel vendu aux trois compagnies ferroviaires: VIA, le CN et le CP. Diverses provinces imposent aussi divers niveaux de taxes. La Nouvelle-Ecosse fait-elle payer une taxe sur le carburant diesel vendu à VIA, au CN et au CP? Et si oui, combien?

**M. LeBlanc:** Non.

**M. Benjamin:** Il n'y a pas de taxe provinciale. Beaucoup de gens, dont moi-même, ont soutenu qu'en faisant payer aux trois compagnies ferroviaires une taxe sur le carburant diesel représentant plus de 100 millions de dollars par an, on subventionnait directement l'industrie du transport par camion et les utilisateurs des transports routiers. Puisque ces gens-là ne sont pas obligés de construire, d'entretenir et d'exploiter leurs propres axes de circulation, pourquoi les chemins de fer devraient-ils payer une taxe dans ce but?

**M. LeBlanc:** Nous ne le faisons pas en Nouvelle-Ecosse.

**M. Benjamin:** Tant mieux pour vous. J'espère que vous allez essayer de convaincre le gouvernement fédéral de supprimer la taxe.

Vous avez parlé de services d'autocars. Nous avons entendu des gens dire qu'il n'était pas grave de retirer les trains de voyageurs parce qu'ils seraient remplacés par des autocars. Que vaut le service d'autocars dans les endroits où il est prévu de supprimer le service ferroviaire? Quelle est la fréquence et la qualité du transport, etc.? Les entreprises d'autocars de votre province ont-elles annoncé qu'elles développeraient leurs services pour remplacer ceux de VIA?

**M. LeBlanc:** Je ne sais pas. Je sais que les horaires sont à peu près les mêmes dans la région d'où je viens, à New Germany. Les horaires des chemins de fer et des autocars ainsi que la fréquence sont à peu près les mêmes.

**M. Benjamin:** Aux mêmes heures?

**M. LeBlanc:** À peu près. Disons qu'ils se concurrencent. Mais il n'a pas été question de remplacer les services de VIA par des lignes d'autocars. Je ne veux

[Texte]

saying that might not happen. I am sure the bus lines would welcome additional business. They tried some express runs before and it did not work out, because of sheer lack of numbers. I am not saying that they will not move in. Any good businessman, or businesswoman, would move in with a better service if the passengers were there.

**Mr. Benjamin:** The VIA rail RDCs and regular train equipment, what are they like, the ones that are used in Nova Scotia? Are any of them the ones that have supposedly been refurbished and reconditioned, or are they still in a pretty decrepit shape?

**Mr. MacDougall:** They were all refurbished, in that they all received new motors between seven and ten years ago.

**Mr. Benjamin:** The RDCs.

**Mr. MacDougall:** Yes.

**Mr. Benjamin:** What about the regular trains out of Halifax?

**Mr. MacDougall:** There are new locomotives operating on the transcontinental train. But the passenger cars have not been touched for 35 years.

**Mr. Benjamin:** So if they run them old enough, slow enough, and late enough that nobody will get on them, then they can abandon them. Would you not think that is what they are up to?

• 1325

**The Chairman:** If you ever took a trip your motto would apply very well.

**Mr. Crosby (Halifax West):** I understand and share your concern for the future of rail transportation as it affects, particularly, the Atlantic region and the province of Nova Scotia. I think it is appropriate and proper that you put your concerns on record with the committee.

At the same time, I know you understand and realize what we are really talking about in this process, and what is really at stake is the level of federal subsidization of a national railway service. I do not need to tell you, but it is worth recording, that the subsidization has risen to \$640 million. The Government of Canada has taken the position that level of subsidization is too high and ought to be reduced. The target for the current year is \$541 million.

What we are concerned with, both you as a Nova Scotian and myself, is the fallout from this decision. I do not quarrel with the decision on financial terms. I was pleased, and I am sure you were, that we were assured of transcontinental railway service from Halifax to Vancouver. That was an important part of a corporate

[Traduction]

pas dire que cela n'arrivera pas. Je suis sûr que les compagnies d'autocars seraient heureuses d'augmenter leurs chiffres d'affaires. Elles ont déjà essayé d'installer des lignes express mais cela n'a pas marché, faute de passagers. Cela ne veut pas dire qu'elles ne vont pas essayer de profiter de l'occasion. N'importe quel homme ou femme d'affaires serait prêt à proposer le service s'il y avait les passagers.

**M. Benjamin:** À quoi ressemblent les autorails et le matériel ferroviaire utilisé en Nouvelle-Ecosse? Est-ce que c'est celui qui était censé être remis à neuf, ou est-ce que c'est du matériel en piètre état?

**M. MacDougall:** Tout a été remis à neuf, c'est-à-dire qu'ils ont tous reçu de nouveaux moteurs depuis 7 à 10 ans.

**M. Benjamin:** Les autorails.

**M. MacDougall:** Oui.

**M. Benjamin:** Et les trains normaux de Halifax?

**M. MacDougall:** Il y a de nouvelles locomotives sur le Transcontinental, mais on n'a pas touché aux voitures depuis 35 ans.

**M. Benjamin:** C'est-à-dire que si on les fait rouler assez longtemps, assez lentement, jusqu'à ce que plus personne n'ait envie de prendre ces trains, on peut les abandonner. Selon vous, n'est-ce pas à quoi cela se résume?

**Le président:** Si vous aviez déjà voyagé en train, vous sauriez que c'est bien vrai.

**M. Crosby (Halifax-Ouest):** Je comprends et je partage vos préoccupations en ce qui a trait à l'avenir du transport ferroviaire et à ses répercussions, tout particulièrement sur les provinces Maritimes et la Nouvelle-Écosse. Je crois qu'il est bon que vous fassiez officiellement connaître vos préoccupations.

Cependant, je sais que vous comprenez que ce dont nous parlons et ce qui est en jeu est le niveau de subvention accordé par le gouvernement fédéral au service ferroviaire national. Vous connaissez ces chiffres, mais aux fins du compte rendu je désire signaler que les subventions accordées par le gouvernement sont passées à 640 millions de dollars. Le gouvernement du Canada a décidé que ces subventions sont trop élevées et qu'elles devraient être réduites. Ainsi, il a décidé d'accorder 541 millions de dollars en subventions cette année.

Ce qui nous préoccupe, vous comme Néo-Écossais et moi-même, ce sont les répercussions de cette décision. Je ne doute pas de la justification financière de cette décision. J'ai été heureux, tout comme vous d'ailleurs, qu'on nous ait assurés qu'il y aurait un service ferroviaire transcontinental de Halifax à Vancouver. C'était un aspect



## [Text]

plan which was of interest to all Nova Scotians and persons on the east coast.

Let me move to the areas of concern you have expressed on the Halifax-to-Sydney, Halifax-to-Yarmouth. I am sure you know there was a substantial loss on those runs over the years. I have some figures which I will not bother you with—I am sure they are part of the record. The total loss on the Halifax-to-Sydney and Halifax-to-Yarmouth run was in the range of \$6 million for the last year and that loss would likely continue, notwithstanding any increase in ridership. Do Nova Scotians really want the Government of Canada to spend \$6 million providing a service that may be of questionable value?

Mr. Minister, in light of what I expected as a result of this review of a corporate plan by VIA Rail, I made some inquiries. I understand—and you or somebody else can correct me if I am wrong—if you want to travel to Sydney from Halifax, there is one train, it takes approximately seven hours, and it costs approximately—this is going by memory—\$42.

Acadia Lines bus company has five trips, one of them takes five hours and it will cost approximately \$32. I know your concerns; I appreciate, understand and agree with them to an extent. What I want you to comment on is the effect on the travelling public. If you can get from Halifax to Sydney by bus with that degree of service, why do you want us to spend \$6 million to continue subsidizing the rail line?

**Mr. LeBlanc:** We want to be realistic too, and what I am asking for in my presentation is a delay of one year so that we have all the facts. We are not saying to subsidize all rail lines at this point. As a province, all we are asking for is the time to put a plan together. There could be some areas where the service has to be changed for whatever reason.

We feel the closure on January 15, 1990, does not give us the time to put a plan together to assure all Nova Scotians of transportation. That is our main objective at this point in time.

• 1330

I agree with you that we do not want to see the federal government subsidizing a rail line travelling empty in Nova Scotia. On the other hand, we want to have the chance to look at all possibilities, to see whether those rail lines can be filled up and become viable. We have to agree that some of the services we have offered on those

## [Translation]

important du plan d'entreprise qui intéressait tous les résidents de la Nouvelle-Écosse et les gens qui vivent sur la côte est.

J'aimerais maintenant passer aux préoccupations que vous avez exprimées en ce qui a trait aux services Halifax-Sydney et Halifax-Yarmouth. Je suis convaincu que vous savez que ces deux services ont accusé un déficit fort important au fil des ans. J'ai en main certains chiffres que je ne vous citerai pas car je suis convaincu qu'ils figurent déjà dans les comptes rendus. Les pertes totales associées aux services Halifax-Sydney et Halifax-Yarmouth s'élevaient à quelque six millions de dollars l'année dernière. Ce déficit continuerait, même s'il y avait plus de passagers. Est-ce que les Néo-Écossais désirent vraiment que le gouvernement du Canada dépense six millions de dollars pour assurer un service qui n'est pas vraiment utilisé?

Monsieur le ministre, puisque nous avons été chargé d'étudier le plan d'entreprise de VIA Rail, je me suis renseigné plus à fond. J'ai ainsi constaté—et si je me trompe, n'hésitez pas à me reprendre—que si vous vous rendez à Sydney à partir d'Halifax, il n'existe qu'un train, et il faut compter environ sept heures, au prix d'environ—si je me fie à ma mémoire—42\$.

La Société d'autocars *Acadian Lines* offre cinq voyages, et l'un d'entre eux prend cinq heures au prix d'environ 32\$. Je comprends vos préoccupations, et de fait je suis d'accord avec vous dans une certaine mesure. Je voudrais discuter avec vous des répercussions de ces décisions sur les voyageurs. Si vous avez ces facilités pour aller d'Halifax à Sydney en autocar, pourquoi voudriez-vous que l'on dépense six millions de dollars pour continuer à subventionner le service ferroviaire?

**M. LeBlanc:** Nous voulons, nous aussi, être réalistes et c'est pourquoi j'ai demandé, dans mon exposé, qu'on reporte d'un an cette décision de sorte que nous disposions de tous les faits. Nous ne disons pas qu'il faut subventionner tous les services ferroviaires. Notre province demande simplement qu'on nous donne le temps de nous préparer. Il pourrait y avoir certaines régions où le service pourrait être modifié pour une raison quelconque.

Nous sommes d'avis que l'abandon des services, prévu pour le 15 janvier 1990, ne nous donne pas suffisamment de temps pour préparer un projet visant à assurer à tous les Néo-Écossais des services de transport. C'est là notre principal objectif.

Ce que vous dites est vrai, nous ne voulons pas que le gouvernement fédéral subventionne le transport ferroviaire en Nouvelle-Écosse s'il n'y a pas de passagers. Cependant, nous voulons avoir l'occasion d'étudier toutes les possibilités, savoir si d'autres services ferroviaires peuvent être utilisés et devenir viables. Nous devons

[Texte]

lines in the past have not been market driven or have not encouraged ridership.

**Mr. Crosby:** But this has been a long, ongoing process: the complaints about marketing and the attempts of VIA Rail to encourage greater passenger use.

On February 24, 1986, over two years ago, the Minister of Transport then, Don Mazankowski, made a statement in which he reiterated the "use it or lose it" philosophy and said that the government intended to reduce subsidy payments to VIA Rail to the extent of about \$400 million by 1989.

Even with what some people consider to be drastic measures, we are not going that far and the reduction is not to the \$400 million level. So there have been two years in which VIA Rail and those connected with and interested in VIA Rail had a chance to review marketing policies and increase ridership; they had that warning. Given that history, what can happen in the next year that will change anything?

**The Chairman:** Mr. Benjamin has touched upon that statement. I know you are a very good contributor and that you often come before Transport. But every minister has said there was going to be new equipment.

When did you last travel in a 35-year-old car or in a 35-year-old plane? That is part of the frustration about the whole exercise. If you "use it or lose it", with commitments that seven Ministers of Transport gave, we might not be having these hearings.

**Mr. Benjamin:** That is right.

**Mr. Crosby:** The minister is primarily talking about the Nova Scotia situation. I do not think the minister has any illusions about the kind of equipment that is going to be used from Halifax to Sydney or from Halifax to Yarmouth. I do not think we are talking about light rail transport or super speed trains or anything like that. I am just wondering what ideas he has for the next year, as opposed to the last years.

**Mr. LeBlanc:** When I look at increases—and they are small and relative to the numbers, which might be small—there are certainly percentage increases, showing an improvement. We commissioned a study so that we could have answers to some questions we had been unable to get as a department, because of lack of co-operation from some of the railroads.

All we are asking for is time in which to analyse those questions and to turn over every stone to make sure we have looked at all angles. I cannot give you an answer as to what we will find or what we can do at this point, because I do not have that report. But I hope that at least

[Traduction]

reconnaître que certains des services que nous avons offerts par le passé n'ont pas été fondés sur la demande et n'ont pas eu beaucoup d'utilisateurs.

**M. Crosby:** Mais il s'agit là d'un processus qui a été amorcé il y a déjà longtemps: les plaintes sur la commercialisation et les efforts de VIA Rail visant à encourager les gens à voyager en train.

Le 24 février 1986, il y a plus de deux ans, M. Don Mazankowski, qui était à l'époque ministre des Transports, a fait une déclaration dans laquelle il réitérait la philosophie du «Prenez-le ou perdez-le» et a dit que le gouvernement avait l'intention de réduire les subventions payées à VIA Rail d'environ 400 millions de dollars avant 1989.

Même si nous proposons ce que des gens appellent des mesures draconiennes, nous ne poussons pas les choses aussi loin qu'il l'avait dit, et nous ne réduirons pas ces subventions de 400 millions de dollars. Ainsi, VIA Rail et ceux qui s'intéressent à son sort ont disposé de deux ans pour étudier les politiques de commercialisation et augmenter le nombre de passagers. Ils ont quand même été avertis. Compte tenu de cette situation, qu'est-ce qui pourrait se produire l'année prochaine, d'après vous pour vraiment tout changer?

**Le président:** M. Benjamin a déjà posé une question en ce sens. Je sais que vous travaillez fort et que vous vous adressez souvent à notre comité, mais chaque ministre a dit qu'il y aurait du nouveau matériel.

Avez-vous déjà voyagé dans une voiture ou dans un avion de 35 ans? C'est justement ce qui nous décourage. On dit prenez-le ou perdez-le, mais si sept ministres des Transports avaient respecté leurs engagements, nous n'aurions pas besoin d'étudier la question aujourd'hui.

**M. Benjamin:** C'est vrai.

**M. Crosby:** Le ministre parle principalement de la situation en Nouvelle-Écosse ne crois pas que le ministre ait d'illusions sur le type de matériel dont on se servira pour le service Halifax-Sydney ou Halifax-Yarmouth. Je ne crois pas qu'on parle de trains LRC ou de trains à grande vitesse. Je me demande simplement s'il a des idées spéciales pour l'année prochaine par opposition aux années précédentes.

**M. LeBlanc:** Lorsque j'ai étudié les augmentations—les pourcentages ne sont pas nécessairement très importants, la base aussi étant réduite—mais il y a quand même des augmentations, ce qui dénote une certaine amélioration. Nous avons demandé que l'on effectue une étude pour que l'on puisse avoir des réponses aux questions pour lesquelles le ministère n'a pu obtenir de réponse en raison d'un manque de coopération de la part de certaines sociétés ferroviaires.

Nous voulons simplement avoir le temps nécessaire pour analyser ces questions et pour faire tout ce que nous pouvons pour nous assurer que nous avons étudié la question sous tous les angles possibles. Je ne peux pas vous dire quelles seront nos conclusions ou ce que nous



## [Text]

we can have a chance to look at that report. There might be nothing new in it, but we are just looking for a chance to look at it.

**The Chairman:** I wish you would change the terms of reference of the consulting report, knowing the realities out there, as Mr. Crosby says. There was a two-year warning and things may not have changed otherwise, but we knew there were going to be changes.

There is not one person, even in my area—and I have tried for some time to get everyone in the valley together to try and obtain at least half a loaf, which we were talking about earlier, that did not satisfy other mayors about the transcontinental. There is no doubt in my mind that a passenger service from Halifax to Yarmouth, and equating from the middle of the valley, which is Middleton—and I know this affects your area, because you are down at the other end—is very difficult. In fact, you are never going to have it even potentially viable. You have the same situation going around the Lakehead on the long stretch to Winnipeg.

• 1335

I still believe there is a very viable passenger service, semi-commuter. You and I know about the highways. When you were Minister of Transport you came up here and talked to the then minister about trying to get some transfer of funds. Now we have the royal commission, and everything is going to be put on hold, I feel, and that is most likely understandable now. So you are not going to get a transfer of funds. Meanwhile we are going to have weeds growing up.

My concern, and I think it is the concern reflected in your brief, as we have already seen on half the line through the valley, once you cut the passenger service, you cut the rest of the service. There is a history. We have it in Newfoundland, nothing; P.E.I., nothing. To me, that is why the passenger service, where it potentially is viable, not profitable, is so important.

I am glad you came today, and I am glad we have had this exchange. Mr. Crosby asked the proper questions in terms of the government point of view, the concern which you as a government wondering about dollars too understand. But is it too late to amend those terms of reference to see if under facts and figures you now have or want to get more from VIA—and we can get the MTA involved in this, I am sure—about a passenger service. . . ? Perhaps there is a passenger service commuter side up to Toronto. I do not know. But I am concerned about the heart of the valley. You have Middleton, which is your natural turnaround; you have an air force base there, the only NATO base; you have Acadia University.

## [Translation]

pourrons faire, parce que nous n'avons pas reçu le rapport. Mais j'espère au moins que nous pourrons avoir l'occasion d'étudier le rapport. On n'y trouvera peut-être rien de nouveau, mais on veut quand même avoir le temps nécessaire.

**Le président:** J'aimerais bien que vous changiez le mandat de l'auteur du rapport, car je suis conscient de la réalité, comme M. Crosby l'a dit. On a eu un préavis de deux ans et les choses n'ont pas vraiment changé. Nous savions pourtant que le gouvernement prendrait certaines mesures.

Personne, même dans ma région, et j'ai essayé pendant un bon moment de convaincre tous les résidents de la vallée de faire ce qu'ils pouvaient pour obtenir au moins un petit peu, c'est d'ailleurs ce dont on parlait un peu plus tôt, mais ça n'a pas su calmer les craintes des autres maires en ce qui a trait au service transcontinental. À mon avis, il est évident qu'un service passagers d'Halifax à Yarmouth, qui passerait par le centre de la vallée, Middleton—et je sais que cela touche votre région parce que vous vous trouvez à l'autre bout—est très difficile. En fait, il serait impossible d'avoir un service du genre qui soit viable. Le même problème se présente dans la région de la tête des Lacs, avec et le long parcours jusqu'à Winnipeg.

Je crois cependant qu'il existe un service de passagers viable, soit celui de la grande banlieue. Nous savons tous deux comment fonctionnent les autoroutes. Lorsque vous étiez ministre des Transports vous êtes venu et vous avez parlé à celui qui était ministre à l'époque car vous vouliez obtenir un transfert de fonds. Et une commission d'enquête a été constituée et tout sera reporté, à mon avis; c'est fort compréhensible. Il n'y aura donc pas de transfert de fonds. Entre temps, les besoins ne disparaîtront pas.

Ma préoccupation, et je crois d'ailleurs qu'elle est reflétée dans votre mémoire, est que lorsque vous interrompez le service passagers, tout le service disparaît. C'est ce qui s'est déjà produit pour la moitié du service dans la vallée. Les précédents sont là. Ça s'est produit à Terre-Neuve, où il ne reste plus rien. À l'Île-du-Prince-Édouard, il ne reste plus rien. À mon avis, c'est pourquoi le service passagers, lorsqu'il est peut-être viable mais pas rentable, est si important.

Je suis heureux que vous soyez venus aujourd'hui et que nous ayons eu l'occasion de discuter de cette affaire. M. Crosby a posé les bonnes questions du point de vue du gouvernement, il s'agit des préoccupations que vous aussi, à titre de représentant d'un gouvernement qui se pose des questions sur sa situation financière, comprenez sans aucun doute également. Mais est-il trop tard pour modifier l'ordre de renvoi ou le mandat et pour savoir si les faits et les chiffres que vous avez ou que vous comptez obtenir de VIA—et je suis convaincu qu'on pourrait demander à l'ONT de s'en mêler—en ce qui a trait au service passagers. . . ? Peut-être y a-t-il un train de banlieue à Toronto? Je ne sais pas. Moi, ce qui me préoccupe, c'est

[Texte]

I just think this is wrong-headed. I think it is a very negative dead-end policy if we go ahead and cut that before we have any royal commission report, etc. So as a member, not the chairman of this committee, I ask you to seriously consider extending the terms of reference of that consultant, or get some other consultant in, and look to see. I know we have a private person out there, but he is trying to do it from Halifax to Yarmouth for the whole line—first rail, then passengers. I think we have to have someone independent who does not have a financial interest in it to look at it.

**Mr. LeBlanc:** I welcome those comments, and I will bring them to my government. I share those comments. I believe that would be very worth while.

**The Chairman:** I should have stood down and let my vice-chairman take over so I did not usurp the Chair, but everyone is not surprised at this stage. It has been a long day.

**Mr. Crosby:** Is there any intention on the part of the Province of Nova Scotia or the government in this re-examination that you have described to get itself involved in passenger rail service? Do you foresee the possibility that the Government of Nova Scotia might reinstate a passenger service from Halifax to Sydney or Halifax to Yarmouth? Is that a possibility?

**Mr. LeBlanc:** That has not been discussed at this time. I do not see that as a possibility right now, unless all other avenues. . . I think it would probably be something that could be discussed. I do not want to say a definite no. But it is not being discussed at this time. Again, I said a private interest is looking at it. Definitely those avenues would be explored before.

**The Chairman:** Mr. Minister, I want to thank you for coming. We have had a full morning. You have been here for a good part of it. Your brief, although short, has a lot of sense to it, in the opinion of the Chair. It will certainly be looked at when we get into our deliberations behind closed doors. I am glad you came and that we had these exchanges.

I want to thank members for their co-operation in examining the witnesses. We have a lot of information to digest.

**Mr. LeBlanc:** I always like to have these exchanges with Nova Scotians and your colleagues. Thank you very much.

[Traduction]

le coeur de la vallée. Il y a Middleton, qui est la plaque tournante naturelle; il y a également une base de l'armée de l'air, la seule base de l'OTAN. De plus il y a l'université Acadia dans la région.

Je crois simplement que ce n'est pas logique. Je crois que c'est une politique fort négative et qu'il n'est pas logique d'interrompre tous ces services avant d'avoir reçu le rapport de la commission royale d'enquête. À titre de député, et non pas à titre de président de ce comité, je vous exhorte à repenser la question et à élargir le mandat de cet expert, ou d'inviter un autre expert à étudier la question. Je sais qu'il y a une personne là-bas qui s'en occupe, mais il essaie d'étudier les services Halifax-Yarmouth pour le tout, le transport des marchandises puis le transport des passagers. Je crois qu'on a besoin des services d'une personne indépendante qui n'ait pas vraiment d'intérêt financier dans cette affaire.

**M. LeBlanc:** Je suis heureux d'entendre ces commentaires et je les communiquerai à mon gouvernement. Je suis d'accord avec vous. Je crois que ça vaudrait vraiment la peine.

**Le président:** J'aurais dû demander au vice-président de me remplacer afin de ne pas abuser du privilège de président. Mais je suppose que personne n'est vraiment surpris. La journée a été vraiment longue.

**M. Crosby:** La province de Nouvelle-Écosse ou le gouvernement ont-ils l'intention, dans le cadre de cet examen que vous avez décrit, de participer au service ferroviaire pour passagers? Pensez-vous que le gouvernement de Nouvelle-Écosse pourrait rétablir un service passagers entre Halifax et Sydney ou Halifax et Yarmouth? Est-ce possible?

**M. LeBlanc:** On n'en a pas encore discuté. Je ne crois pas, tout au moins pour l'instant, que ce soit possible à moins que toutes les autres solutions. . . Je crois qu'on pourrait en discuter. Je ne veux pas donner une réponse négative catégorique. La question n'a pas encore été abordée. Encore une fois, comme je vous l'ai dit, il y a des intérêts privés qui se penchent sur cette question. Ces autres solutions devraient d'abord être étudiées.

**Le président:** Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier d'être venu. Nous avons eu une matinée fort occupée. Vous avez été ici pour presque toute la réunion. Votre mémoire, même s'il était bref, était fort logique à mon avis. Nous l'étudierons en détail lorsque nous nous réunirons à huis clos. Je suis heureux que vous soyez venu.

Je tiens à remercier les députés de leur coopération lors de l'interrogatoire des témoins. Nous avons reçu bien des renseignements sur lesquels nous devons nous pencher.

**M. LeBlanc:** J'aime beaucoup avoir ce genre de discussion avec des Néo-Écossais et vos collègues. Merci beaucoup.



[Text]

**The Chairman:** Colleagues, this committee is adjourned until Tuesday, October 24, at 9.30 a.m., room 308, West Block.

[Translation]

**Le président:** Chers collègues, la séance est levée jusqu'à mardi le 24 octobre à 9h30; nous nous réunirons alors à la salle 308 de l'édifice de l'Ouest.

---

---

*From the Government of Nova Scotia:*

Hon. Guy J. LeBlanc, Minister of Community Services  
and Acting Minister of Transportation and  
Communications;

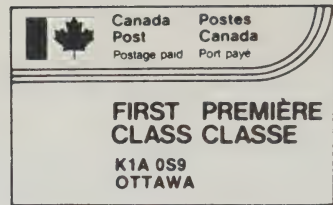
Don MacDougall, Director of Policy, Department of  
Transportation and Communications.

*Du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse:*

L'hon. Guy J. LeBlanc, ministre des services  
communautaires et ministre par intérim des  
Transports et des Communications;

Don MacDougall, directeur des politiques, ministère  
des Transports et des Communications.





If undelivered, return **COVER ONLY** to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette **COUVERTURE SEULEMENT** à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the Federation of Canadian Municipalities:*

Mayor George Ferguson, District of Abbotsford, B.C.,  
President, Federation of Canadian Municipalities;

Mayor Hazel McCallion, City of Mississauga, Ontario,  
Chairman, FCM Standing Committee on National  
Transportation.

*From the Save Via Rail Committee:*

Mayor Elsie Wayne, Saint John, N.B.;

Hon. Michael McKee, Minister of Labour, New  
Brunswick;

Mayor Manning MacDonald, Sydney, Nova Scotia,  
Chairman, Cape Breton Joint Expenditure Board;

Prof. Roy George, Dalhousie University.

*From l'Union des municipalités du Québec:*

Jean Louis Desrosiers, Vice-President and Mayor of the  
City of Mont-Joli;

Pierre Prévost, Policy Analyst.

(Continued on previous page)

#### TÉMOINS

*De la Fédération canadienne des municipalité:*

George Ferguson, président et maire, District  
D'Abbotsford (C.-B.);

Hazel McCallion, maire de Mississauga (Ont.),  
présidente du Comité permanent de la FCM sur les  
transports nationaux.

*Du Comité de sauvetage de Via Rail:*

Elsie Wayne, maire de Saint-Jean (N.-B.);

L'hon. Michael McKee, ministre du Travail, Nouveau-  
Brunswick;

Manning MacDonald, maire de Sydney (N.-E.),  
président de Cape Breton Joint Expenditure Board;

Pr Roy George, Université Dalhousie.

*De l'Union des municipalités du Québec:*

Jean-Louis Desrosiers, vice-président et maire de Mont-  
Joli (Qc);

Pierre Prévost, analyste de politiques.

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Tuesday, October 24, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 22

Le mardi 24 octobre 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

# Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

# Transports

RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing  
Order 108(2), public hearings on VIA Rail and the  
future of railway passenger service

CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article  
108(2) du Règlement, audiences publiques  
concernant VIA Rail et l'avenir du transport  
ferroviaire des passagers

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, OCTOBER 24, 1989  
(26)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m., this day, in Room 308 West Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Patrick Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne.

*Acting Members present:* Guy St-Julien for Charles Langlois, Dave Worthy for Arnold Malone.

*Other Members present:* Joe Fontana, Robert Nault.

*In attendance:* David Cuthbertson, Consultant.

*Witness: From the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers:* Al Cerilli, Regional Vice-President.

The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The witness made a statement and answered questions.

At 10:50 o'clock a.m., the Vice-Chairman took the Chair.

At 11:18 o'clock a.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., this day.

**AFTERNOON SITTING**  
(27)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m., this day, in Room 308 West Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne.

*Acting Member present:* Douglas Fee for Arnold Malone.

*Other Member present:* Joe Fontana.

*In attendance:* David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, for the Front commun des syndicats du rail:* Fernand Daoust, Secretary General; with: *From the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers:* René Moreau, National Vice-President; *From the Brotherhood of Railway Carmen:* Daniel Senez, National Vice-President.

**PROCÈS-VERBAUX**

LE MARDI 24 OCTOBRE 1989  
(26)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 32, dans la pièce 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Commuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Patrick Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne.

*Membres suppléants présents:* Guy St-Julien remplace Charles Langlois; Dave Worthy remplace Arnold Malone.

*Autres députés présents:* Joe Fontana et Robert Nault.

*Aussi présent:* David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:* Al Cerilli, vice-président régional.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur Via Rail et sur l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.*)

Le témoin fait un exposé et répond aux questions.

A 10 h 50, le vice-président assume la présidence.

A 11 h 18, le Comité s'ajourne jusqu'à 15 h 30 cet après-midi.

**SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI**  
(27)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Commuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Patrick Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne.

*Membre suppléant présent:* Douglas Fee remplace Arnold Malone.

*Autre député présent:* Joe Fontana.

*Aussi présent:* David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, pour le Front commun des syndicats du rail:* Fernand Daoust, secrétaire général; aussi: *De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:* René Moreau, vice-président national; *De la Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada:* Daniel Senez, vice-président national.



The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

Fernand Daoust made a statement and, with other witnesses, answered questions.

At 4:02 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 4:41 o'clock p.m., the sitting resumed.

The witnesses continued to answer questions.

At 6:07 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
*Clerk of the Committee*

Le Comité reprend ses audiences publiques sur Via Rail et sur l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.*)

Fernand Daoust fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

A 16 h 02, la séance est suspendue.

à 16 h 41, la séance reprend.

L'audition des témoins se poursuit.

A 18 h 07, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Marc Bosc

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, October 24, 1989

• 0931

**The Chairman:** Colleagues, believe it or not, we have a quorum for hearing evidence.

We have lost our room to the finance committee. The chairman is in disgrace with his committee members, having let that room go.

We may have some votes this morning. Knowing how votes go, I may not be in the Chair because I have to be somewhere else at 11 a.m. The vice-chairman, Mr. Pronovost, will take the Chair, but if the vote is going to come at 11.30 a.m. or sometime thereafter, it is not economic in terms of time to come back here. If we are not through the briefs this morning, then we will continue again at 3.30 p.m.

Welcome, Mr. Cerilli. If you would like to go through your brief, I am going to be interested to see how the questions go. I am certainly interested in one facet that I hope is covered.

**Mr. Al Cerilli (Regional Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers):** Good morning, members of the committee.

The Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers wish to extend to you our appreciation for the opportunity given us to outline our concerns regarding the future of rail passenger services in Canada.

Our interest in VIA Rail service is twofold. First, our union is particularly interested in the shape of the national railway link from one end of the country to the other. Secondly, our union represents approximately 3,500 of the 7,000 employees in VIA Rail.

You will find people in all walks of life using VIA Rail. They include seniors on fixed incomes, students travelling to and from places of learning and at other times travelling to broaden their education, and people who, for various reasons, cannot or will not take other modes of transportation.

Business persons who use trains for convenience to avoid delay in their transportation must have equal rights to a selection of rail fares as enjoyed by other modes of transport—a choice similar to those enjoyed by other modern countries in the world.

These are challenging times, but we should not take the future survival of the rail passenger service for granted. VIA Rail has strong support from the general public and that support is being voiced from one end of the country to the other. Local and national newspapers are carrying

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 24 octobre 1989

**Le président:** J'ai peine à y croire, chers collègues, mais nous avons le quorum pour entendre les témoignages.

Le Comité des finances a fait main basse sur notre salle et le président s'est vu honnir par les membres du Comité pour s'être laissé faire.

Il est possible que nous devions aller au scrutin ce matin. Sachant comment cela se passe, je ne présiderai peut-être plus le Comité parce que je ne pourrai être ici à 11 heures, mais M. Pronovost, vice-président, me remplacera. Toutefois, si le scrutin a eu lieu à 11h30 ou plus tard, cela ne vaut la peine de revenir dans cette salle. Si nous n'avons pas entendu tous les mémoires ce matin, nous reprendrons la séance à 15h30.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Cerilli et j'aimerais que nous passions votre mémoire en revue. Il y a un domaine qui m'intéresse particulièrement et j'espère qu'on vous posera des questions là-dessus.

**M. Al Cerilli (vice-président régional, Fraternité canadienne des cheminots, employés des Transports et autres ouvriers):** Bonjour, Mesdames et Messieurs.

La Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers vous remercie de l'avoir invitée à vous exposer les questions qui nous tiennent à coeur concernant l'avenir du transport des voyageurs par chemin de fer au Canada.

VIA rail nous préoccupe pour deux raisons: Premièrement notre syndicat s'intéresse particulièrement à la forme que prendra le réseau national du rail, qui relie notre pays d'un bout à l'autre. Deuxièmement, notre syndicat représente environ 3,500 des 7,000 employés de VIA rail.

Les usagers de VIA rail viennent de toutes les couches de la société. Ils comprennent des vieillards à revenu fixe, des étudiants qui font la navette entre leur foyer et l'école et, en d'autres temps, voyagent pour élargir leurs connaissances; des personnes qui, pour diverses raisons, ne peuvent ou ne veulent utiliser les autres modes de transport.

Ils comprennent des gens d'affaires qui utilisent le train par commodité, afin d'éviter les retards dans les aéroports—tous ayant le même droit de choisir parmi une gamme de tarifs, comme les usagers des autres modes de transport, choix que tous les autres pays industrialisés de la planète offrent à leurs citoyens.

Nous vivons à une époque de défis et ne devons tenir pour acquis la survie du service de transport voyageur par rail. VIA rail jouit d'un solide soutien du grand public, soutien qui est d'ailleurs exprimé d'un but à l'autre du pays, notamment dans les journaux locaux et nationaux



## [Text]

stories each and every day supporting trains. However, we must convince the federal government that trains make sense. Rail abandonment of the scope outlined by the Minister of Transport on October 4 will mean stacking more airplanes in airports, jamming more cars, buses and trucks on roads, which means increasing air pollution and hastening the greenhouse effect.

The federal government endorsed the Brundtland report and pledged to diligently follow its recommendations. In the throne speech delivered in April 1989 the government lavished more lines on the environment than on other issues, claiming to have enlarged the responsibility of the Minister of the Environment to ensure that environmental issues are fully considered in the course of its decision-making. In January 1989 Environment Minister Lucien Bouchard said where environmental considerations will conflict with the economic ones, the environment will prevail. In March 1989 he assured Canadians of his government's commitment to the environment. He said:

I'm having intensive discussions with Michael Wilson and I have been assured that environmental concerns will hold a major part of his next budget.

• 0935

Either the environment minister has a lot less influence than he thought, or he has been misleading the Canadian public. Nothing in the federal budget indicates the government has any understanding of sustainable development. The same polluting industries continue to get tax breaks and subsidies. Although there was no money for child care or the unemployment insurance fund, there was plenty for energy megaprojects which perpetuate a fossil-fuel-based economy and are prime examples of non-sustainable development.

In June 1988 Mulroney pledged that "Canada is committed to applying the principle of sustainable development to our energy future". Then, despite his hand-wringing about the deficit, despite the fact that our taxes have been raised, despite the fact that even the business community is not overly enthusiastic about oil-based energy megaprojects, Mr. Mulroney is still giving our tax money to the oil companies—\$1 billion for the Hibernia oil field, \$650 million for the OSLO tar sands plant, and \$325 million for the Lloydminster heavy oil upgrader.

Yet despite giving almost \$2 billion to megaprojects, the Tories were not even able to live up to their election promise of \$600 million for conservation and alternative energy research and development. Not only did they renege on this promise, they actually cut \$10 million from the alternative energy research, are phasing out the

## [Translation]

qui présentent chaque jour des articles appuyant le transport voyageur par rail. Nous devons cependant convaincre le gouvernement fédéral que le maintien de ce mode de transport s'impose, que des coupures dans les liaisons ferroviaires de l'ampleur annoncée par le Ministre des Transports le 4 octobre se traduiront par une congestion accrue dans les aéroports et sur les routes, ce qui augmentera la pollution aérienne et accélérera l'effet de serre.

Le gouvernement fédéral a approuvé le rapport *Brundtland* et s'est engagé à en appliquer les recommandations avec diligence. Dans le discours du Trône d'avril 1989, le gouvernement parlait de l'environnement plus que de toute autre question. Il prétendait avoir élargi les responsabilités du ministère de l'Environnement afin que les questions environnementales soient pleinement considérées dans ses décisions. En janvier 1989, le ministre de l'Environnement Lucien Bouchard disait qu'en cas de conflit entre l'environnement et l'économie, c'est l'environnement qui prévaudrait. En mars 1989, il assurait les Canadiens que son gouvernement s'était engagé à protéger l'environnement et déclarait:

Je poursuis des discussions intensives avec Michael Wilson et il m'a assuré que les préoccupations environnementales tiendront une place importante dans son prochain budget.

Le ministre de l'Environnement a beaucoup moins d'influence qu'il le croyait, ou il trompait le public canadien. Rien dans le budget fédéral n'indique que le gouvernement sait ce que signifie un développement rationnel. Les mêmes industries polluantes continuent de profiter de subventions et d'allègements fiscaux. Le budget ne prévoit pas de fonds pour les garderies et les chômeurs, mais il en accorde à profusion pour les méga-projets énergétiques qui pourtant perpétuent une économie à base de combustible fossile et constituent des exemples frappants de développement non rationnel.

En juin 1988, M. Mulroney déclarait que «Le Canada s'engage à appliquer les principes de développement rationnel dans ses projets énergétiques futurs». Ainsi, malgré ses lamentations sur le déficit, malgré l'augmentation de nos taxes, malgré la réticence du milieu des affaires envers les méga-projets de développement de l'énergie à base de pétrole, M. Mulroney continue de donner nos impôts aux compagnies pétrolières: 1 milliard de dollars pour le gisement Hibernia 650 millions de dollars pour l'usine OSLO de traitement des sables bitumineux et 325 millions de dollars pour le projet Lloydminster de raffinage de pétrole lourd.

En dépit de ces méga-projets de près de 2 milliards de dollars, le gouvernement conservateur n'a pas même pu consacrer 600 millions de dollars à la conservation, à la recherche et au développement d'énergies alternatives, en dépit de ses promesses électorales. Il a non seulement renié cette promesse, mais il a aussi effectivement réduit

## [Texte]

important National Conservation and Alternative Energy Initiative and are closing permanently the 12 regional conservation and renewable energy offices. The Tories have been cutting spending on energy conservation and alternative energy programs since 1984, from \$400 million per year in the period 1980 to 1984 to \$150 million per year in 1985 to 1987. The recent budget cuts to the National Conservation and Alternative Energy Initiative are a final blow to federal attempts to search for realistic alternatives to polluting fossil fuels. The government's idea of leading the conservation of society from non-sustainable to sustainable development is throwing a few more dollars to Environment Canada. The environment department's spending did not go up in the last budget, but despite all the rhetoric about the importance of the environment, the department's main estimates indicate that spending for the next year is still \$15.8 million less, even without taking inflation into account.

At worst the Mulroney government is using the environment as a cynical rhetoric ploy. At best they have completely misunderstood the basic tenets of the Brundtland report and what sustainable development is and is not. When the time comes to put our money where their mouths are, the Conservatives consistently show that their priorities reflect neither the needs of the environment nor the will of Canadians.

The transportation area is a perfect example. Air transport depends heavily on pollution fossil fuels. One person travelling in a gasoline-powered car is neither sustainable nor economically friendly, but developing our passenger rail service with new non-polluting technologies is both. It was with utter disbelief that Canadians watched the government cut \$100 million from VIA Rail over the next year, aiming to slash VIA subsidies to one-third of present levels by 1994.

In June 1988 Mulroney said that he wanted to establish a mechanism to ensure that economic decisions take environmental impact into account. Where was the environmental assessment of this particular economic decision? The most finely worded speech in the environment will not save our planet unless it is backed by a concrete commitment. Governments show where those commitments really lie through the way they distribute their budgetary resources. It is about time we

## [Traduction]

de 10 millions de dollars les fonds affectés à la recherche d'énergies alternatives et abandonne progressivement l'important programme national de conservation de l'énergie et de recherche d'énergies de rechange, en fermant en permanence les 12 bureaux régionaux de conservation énergétique et des énergies renouvelables. Depuis 1984, le gouvernement conservateur réduit les dépenses affectées à la conservation de l'énergie et au programme d'énergies de rechange. Celles-ci sont passées de 400 millions de dollars par an dans la période de 1980 à 1984 à 150 millions de dollars par an entre 1985 et 1987. Les plus récentes coupures budgétaires imposées au Programme national de conservation énergétique et des énergies renouvelables portent un coup fatal aux tentatives fédérales de trouver des solutions de rechange réalistes aux combustibles fossiles polluants. La conception que se fait le gouvernement du passage d'une société à développement non rationnel à une société à développement rationnel consiste à lancer quelques dollars de plus à Environnement Canada. Les dépenses de ce ministère ont effectivement augmenté dans le dernier budget, mais en dépit de toute la rhétorique du gouvernement sur l'importance de l'environnement, le budget principal des dépenses révèle qu'il a dépensé cette année à ce chapitre 15,8 millions de dollars de moins qu'en 1984-1985, même sans tenir compte de l'inflation.

Au pire, le gouvernement fédéral manipule la question de l'environnement de manière cynique. Au mieux, il n'a absolument pas saisi les principes fondamentaux énoncés dans le rapport *Brundtland* et ne comprend absolument pas ce qu'on entend par développement rationnel. Parce que lorsque vient le temps de mettre son argent sur la table, le gouvernement conservateur montre constamment que ses priorités ne tiennent pas compte des besoins de notre environnement ni de la volonté des Canadiens.

Le transport en est un exemple parfait. Le transport aérien dépend fortement des combustibles fossiles polluants. Une politique du transport qui amène les personnes à voyager seules dans une voiture alimentée à l'essence n'est sûrement pas rationnelle ou favorable à l'environnement. Or, l'expansion du service de transport voyageur par rail, à l'aide des nouvelles technologies non polluantes, permettrait un développement rationnel qui respecterait l'environnement. C'est avec stupeur que les Canadiens ont entendu le gouvernement annoncer une coupure de 100 millions de dollars au budget de VIA Rail pour la prochaine année, avec l'intention de réduire les subventions de VIA Rail d'un tiers d'ici 1994 par rapport aux niveaux actuels.

En juin 1988, M. Mulroney disait qu'il voulait mettre en place un mécanisme pour faire en sorte que les décisions économiques tiennent compte de l'impact sur l'environnement. Son gouvernement a-t-il évalué l'impact de cette décision économique sur l'environnement? Les discours les plus percutants sur l'environnement ne sauveront pas notre planète s'ils ne sont pas appuyés d'un engagement concret. Les gouvernements montrent envers qui ils ont des engagements réels par la façon dont ils



## [Text]

had a government that reflects genuine, not rhetorical, environmental priorities.

Background of VIA Rail Canada Inc.: The federal government established VIA Rail Canada in January 1977 after accepting CN and CP representations regarding rail passenger service and its declining patronage and rising losses. By law the mandate of VIA Rail is to provide unified management and control of VIA passenger services in Canada. The provision, management, and operation of selected rail passenger services must be carried out in such a manner as to improve efficiency, effectiveness and economy in rail passenger services in Canada. This is under the Appropriation Act No. 1, 1977.

• 0940

When the Mulroney Conservative government was elected in 1984, most of the 1981 Liberal government service reductions were reinstated. However, in January 1985 the Conservative Party said it is now time to turn VIA into a strong system that is cost efficient and national in scope and one Canadians will be proud to use. In 1986 the same Conservative Party said Canadians will either have to use their trains or lose them. Within one year, this government started on the road of dismantling the passenger rail transportation system in Canada.

Subsidies: All modes of transport are directly or indirectly subsidized. Therefore, the real issue to be determined is what level of regulation and subsidization is necessary to ensure that each mode continues to survive and to play a meaningful role in our national transportation system.

Canada's bus companies: Bus companies are recipients of direct and indirect subsidies. Highway infrastructure costs are heavily subsidized by government, and these expenditures—including road constructions, maintenance and repairs, and highway law enforcement—are excessive, to say the least. Upgrading our highways costs millions of dollars, yet the bus lines will contribute little to this massive public expense through licence fees, fuel taxes or corporate taxes.

Air carriers: Commercial air carriers reap the most benefit of government subsidization of airports, air traffic control, air safety costs and weather forecasting. Landing fees and other charges fall far short of the cost to the public treasury for those services. In most cases the average Canadian cannot afford to travel by air, but the same taxpayers will be asked to pay for two new runways in Toronto and one in Vancouver, and the cost of these runways will be tremendous.

## [Translation]

distribuent leurs ressources budgétaires. Il est temps que nous ayons un gouvernement qui s'intéresse réellement aux priorités environnementales au lieu de se gargariser uniquement de belles paroles.

Historique de VIA Rail Canada Inc.: Le gouvernement fédéral a établi VIA Rail Canada en janvier 1977 à la suite de représentations faites par le CN et le CP au sujet de leurs services de transport voyageur par rail, de la baisse de la clientèle et de l'augmentation de leurs pertes. Selon la loi, le mandat de VIA Rail est d'assurer une gestion et un contrôle unifiés des services de transport voyageur par rail au Canada. La prestation, la direction et l'exploitation de services choisis de transport voyageur par rail doivent être effectuées de manière à améliorer l'efficacité, l'efficacité et l'économie de ces services au Canada. Je cite la Loi des crédits numéro 1, 1977.

Lorsque le gouvernement conservateur de Mulroney a été élu en 1984, il a rétabli la majorité des services coupés par le gouvernement libéral en 1981. Toutefois, en janvier 1985, le Parti conservateur disait qu'il est temps maintenant de transformer VIA en un réseau solide, rentable, à envergure nationale, qui fasse la fierté des Canadiens. En 1986, ce même gouvernement disait que si les Canadiens n'utilisent pas leurs trains, ils les perdront. En moins d'un an, le gouvernement conservateur s'engageait sur la voie du démantèlement du réseau de transport voyageur par rail au Canada.

Subventions: Tous les modes de transport sont subventionnés, soit directement, soit indirectement. Le véritable enjeu est de déterminer le niveau de réglementation et de subventionnement qui s'impose, pour que chaque mode de transport puisse survivre et jouer un rôle valable à l'intérieur de notre réseau national de transport.

Les transporteurs canadiens par autobus: Les compagnies de transport par autobus reçoivent des subventions directes et indirectes. L'infrastructure routière est fortement subventionnée par le gouvernement qui engage des dépenses excessives, c'est le moins qu'on puisse dire, pour la construction, l'entretien et la réparation des routes et pour l'application du code de la route. Il en coûte des milliards de dollars pour améliorer nos autoroutes. Pourtant, les transporteurs par autobus contribuent eux à cette dépense publique massive, que ce soit sous forme de permis d'exploitation, d'impôt sur le carburant ou de taxe d'affaires.

Les transporteurs aériens: les transporteurs commerciaux aériens profitent du subventionnement public des aéroports, du contrôle du trafic aérien, des frais engagés pour la sécurité aérienne et du service météorologique. Les droits d'atterrissage et les autres tarifs qu'ils payent sont très loin de couvrir les coûts engagés par le Trésor public pour assurer ces services. Or le Canadien moyen ne peut généralement se permettre de voyager en avion en raison des coûts excessifs, mais on lui demandera, en tant que contribuable, de payer, à un coût

[Texte]

It should be pointed out that, when it comes to air and road transport, government subsidies are ignored or taken for granted since they are largely hidden from the public scrutiny. VIA's annual subsidy of \$600 million, on the other hand, is paid directly to it in a lump sum, and as a negotiated federal government budget item, it is both public and controversial.

VIA Rail: With VIA's direct subsidy, they must pay CN and CP costs relating to right-of-way, traffic control, snow removal, security, maintenance of way, maintenance of facilities, and other charges for utilizing rail lines built and largely maintained over the years through the public purse. Their competitors, as largely indicated, receive comparable services at very nominal cost, if any.

Impressive gains were made in revenue this year. These were up 23.9% in the eastern corridor, 21% in eastern long-haul services, and 18.6% in western long-haul services. VIA was projecting an increase of more than 128% in revenue from its Rocky Mountain tours. Across the system VIA revenue has increased by 18.3%.

The increased ridership allowed VIA rail an important gain in cost recovery. While the ratio of revenue to cost in 1988 was 20%, the first three months of this year show a ratio of 25.2%. That impressive increase, even though it is not enough, shows a potential for the passenger rail network.

This shows that, given a reliable service and equipment, Canadians will use passenger trains. Any business that posted gains as impressive as VIA should be considered a success, not cut in half. Indeed, if we do not feel that to be the case, we would not be appearing before you in support of VIA Rail.

Canada, from the Atlantic to the Pacific, was made a country because of our ability to join the two oceans with a proper transportation network, and that includes the ability to move people as well as freight.

VIA's equipment: It is a fact that VIA Rail was left with old heavy equipment that is costly to operate and increasingly costly to maintain. If the government viewed the problem with VIA as how to minimize the annual government subsidies for rail passenger services, the solution should have been to invest in new equipment, not to slash it by 50%. To provide VIA Rail, as promised, with new equipment would have been a most positive action of the federal government. However, we reiterate that the drastic cuts to VIA Rail will result in the loss of

[Traduction]

exorbitant deux nouvelles pistes d'atterrissage à Toronto et une à Vancouver.

Il faut dire qu'on se désintéresse des subventions que le gouvernement verse aux transporteurs aériens et routiers, où on les prend pour acquises, parce qu'elles sont en grande partie cachées aux yeux du public. Par contre la subvention annuelle de 600 millions de dollars à VIA lui est versée directement en une somme forfaitaire et négociée à l'intérieur du budget fédéral. Elle est donc visible pour le public et prête à controverse.

VIA Rail: Avec sa subvention directe, VIA Rail doit payer les frais exigés par le CN et le CP: droits de passage, contrôle du trafic, enlèvement de la neige, sécurité, entretien des voies, maintien des installations et autres frais pour l'utilisation des liaisons ferroviaires contruites au fil des ans et maintenues, dans une grande mesure, à même les deniers publics. Leur concurrents, comme je l'ai déjà mentionné, reçoivent des services comparables à des coûts très faibles, voire gratuitement.

VIA Rail a affiché des bénéfices impressionnants cette année: ceux-ci ont augmenté de 23,9 p. 100 dans le corridor de l'est, de 21 p. 100 dans les services longue distance de l'est et de 18,6 p. 100 dans les services longue distance de l'ouest. VIA projetait d'accroître de plus de 128 p. 100 ses bénéfices dans sa liaison Rocky Mountain Tour. Les recettes de l'ensemble du réseau VIA ont augmenté de 18,3 p. 100.

L'augmentation de sa clientèle a permis à VIA d'enregistrer d'importants progrès financiers. Alors que le ratio coût-revenu de 1988 a été de 20 p. 100, il atteignait 25,2 p. 100 au cours des trois premiers mois de cette année. Cette augmentation fort impressionnante, même si elle n'est pas suffisante, montre le potentiel du réseau de transport voyageur par rail.

Il en ressort clairement que si VIA Rail avait un service et un matériel fiables, les Canadiens utiliseraient les trains de voyageurs. Toute entreprise qui affiche des bénéfices aussi impressionnants devrait être considérée comme une réussite. Si nous n'en étions pas convaincus, nous ne serions pas ici aujourd'hui pour défendre VIA Rail.

Le Canada, de l'Atlantique au Pacifique, est devenu un pays grâce à notre capacité de voyager d'un océan à l'autre sur un réseau de transport valable et cela vaut autant pour le transport des voyageurs que des marchandises.

Matériel de VIA: Il est indéniable qu'on a laissé à VIA Rail un matériel démodé et peu maniable, cher à exploiter et de plus en plus coûteux à entretenir. Si le gouvernement avait abordé le problème de VIA sous l'angle d'une réduction des subventions gouvernementales annuelles au service de transport voyageur par rail, il aurait dû investir dans du matériel neuf, et non réduire le budget de moitié. Fournir à VIA Rail le matériel neuf qu'il lui avait été promis aurait constitué un geste des plus positif de la part du gouvernement fédéral, mais celui-ci



## [Text]

an efficient and effective mode of transportation to the people of Canada.

Modern rail passenger equipment would have reduced operating and maintenance costs, improved speed and on-time performance, and would have attracted new ridership. The experience of Amtrak has indeed proven that modernization leads to reduced subsidies. There is no question that the recent cuts will impact very heavily on our passenger rail system, a system that is still in its early stage and has not been given a fair opportunity to provide very necessary passenger transportation in Canada.

• 0945

Transport 2000 in Montreal has recently completed a study comparing subsidies of air and passenger train modes in Canada between the years 1979 and 1987. The subsidies to VIA are direct and include both an operating grant and a capital grant. Subsidies to the air mode were calculated from information on grants for the operation of the airports including air traffic control, capital grants for airports and air facilities, meteorological services from Environment Canada, and provincial grants for improvement in road access to airports.

Over the nine-year period, VIA carried 62 million passengers and received \$3.682 billion in operating grants and \$622 million for capital improvements. The air mode of transport carried 250 million passengers, received \$6.667 billion in operating grants, \$2.196 billion in capital improvements, \$1.189 million for meteorological services, and \$622 million in provincial support. These subsidies work out to \$68.78 per VIA passenger and \$42 for each air passenger.

Since our travellers are often businesspersons charging high fares against expense accounts, there is a further loss in taxes. Rail travelers largely pay their rail fares out of their taxed income.

When we address the question of defining VIA's costs, we must not fail to account for contribution to infrastructure. Governments must absorb the cost of infrastructure for all modes of transport: airports, roads, and ports. This gives transport companies the ability to invest earnings in modern equipment.

A review of federal government estimates from 1985 to 1989 reveals that air transport has been the recipient of over \$7 billion in capital investment and operating costs during that period. Bus, highway, and private transportation modes have been the benefactors of almost \$4 billion a year in federal and provincial funding for

## [Translation]

procède plutôt à des coupures si radicales qu'elles mettent en question l'existence d'un mode de transport efficace pour le peuple canadien.

Un matériel moderne de transport voyageur par rail aurait réduit les frais d'opération et les frais d'entretien, amélioré la vitesse de transport et le respect des horaires et attiré de nouveaux clients. L'expérience d'Amtrak démontre clairement que la modernisation contribue à une réduction des subventions. Il est évident que les récentes coupures toucheront durement le réseau de transport voyageur par rail, réseau qui en est encore à ses débuts. En effet, on a jamais vraiment donné à VIA Rail une vraie chance d'implanter ce réseau de transport voyageur indispensable au Canada.

Transport 2000, de Montréal, a récemment effectué une comparaison du subventionnement du transport aérien et ferroviaire des voyageurs au Canada entre les années 1979 et 1987. La subvention de VIA lui est versée directement sous forme d'un octroi d'exploitation et d'un octroi de capital. Le subventionnement du transport aérien comprend les octrois versés pour l'exploitation des aéroports, ce qui inclut le contrôle du trafic aérien, les octrois de capital versés pour les aéroports et installations de transport aérien, le service météorologique d'Environnement Canada et les octrois provinciaux pour améliorer les routes d'accès aux aéroports.

Au cours de cette période de neuf ans, VIA a transporté 62 millions de voyageurs et reçu 3,682 milliards de dollars en octrois d'exploitation et 622 millions de dollars en immobilisations. Les transporteurs aériens ont transporté 250 millions de passagers et reçu 6,667 milliards de dollars en octrois d'exploitation, 2,196 milliards de dollars en immobilisations, 1,189 milliards de dollars pour les services météorologiques et 622 millions de dollars en aide provinciale. Ces subventions représentent donc 68,78\$ par voyageur de VIA et 42\$ par voyageur empruntant le service aérien.

Comme ces derniers sont souvent des hommes d'affaires qui déduisent leurs billets d'avion de leurs dépenses imposables, il en résulte une perte additionnelle en impôt alors que les voyageurs par rail payent généralement leurs tarifs à même leurs revenus après impôt.

Si nous abordons maintenant la question des coûts de VIA, il ne faut pas oublier de mentionner la contribution à l'infrastructure. Les gouvernements doivent absorber les coûts de l'infrastructure de tous les modes de transport, routes et ports, et laisser aux compagnies de transport le soin d'investir leurs gains dans du matériel moderne.

Un examen des dépenses budgétaires du gouvernement fédéral montre qu'entre 1985 et 1989 les transporteurs aériens ont bénéficié de plus de 7 milliards de dollars en capital d'investissement et frais d'exploitation. Les particuliers et les transporteurs routiers ont bénéficié de près de 4 milliards de dollars par an en financement

## [Texte]

highway infrastructure. However, only VIA suffers under the spotlight of government scrutiny. The government should be reminded of the finding of the Rail Passenger Action Force that VIA must purchase new cars and modernize all its equipment if it is to bring its cost under control and remain a national railway passenger service.

We feel that VIA Rail should be permitted to compete with other passenger modes using whatever marketing techniques are deemed necessary. We therefore fully support VIA's ability to offer special fares or to use other marketing techniques to encourage increased ridership. VIA Rail is competing with some other modes that utilize discount fares, and VIA should be permitted to use the same tools.

In our opinion the bus industry is not threatened and will not be threatened in the future by allowing VIA to use a modern, flexible pricing system. In determining fares, VIA should be able to take into account that pricing results in maximization of revenue.

In addition, the human and social costs have to be assessed. I hardly need to say that the government's announced cuts decimating VIA Rail came as a great disappointment to our union and to the Canadian people. Particularly galling has been summary style of this execution without due process or apparent consideration. What struck us time and again in our campaign to keep VIA moving was how people viewed the trains as essential services. Students depend on it to get to and from university; commuters, to get to work. Single mothers and their children use it. It is a means of travel for the elderly, the handicapped. There are people who will be affected by VIA cuts, and it is most unfair that their concerns should not be considered in keeping a national public rail transportation alternative in all parts of Canada. VIA Rail cutbacks will adversely affect the economies of communities all along the rail routes.

In conclusion, passenger train services have a natural advantage over all other modes of transportation in areas of safety and pollution. Although the very small number of train accidents in the last 20 years have been widely publicized, they are much less frequent than airline and highway accidents. Furthermore, trains can operate under weather conditions that bring other ground and air transport to a halt—an important consideration in Canada.

• 0950

Trains cannot be matched by any other mode of mechanical transportation for environmental safety. One

## [Traduction]

fédéral et provincial de l'infrastructure routière. Seules les opérations de VIA Rail sont passées à la loupe par le gouvernement. Il faudrait rappeler à ce dernier les conclusions de l'équipe de travail sur le transport voyageur par rail, qui recommandait l'achat de nouveaux wagons et la modernisation de tous les matériels de VIA pour que celle-ci puisse reprendre le contrôle de ses coûts et demeurer un service national de transport voyageur par rail.

Nous estimons qu'on devrait permettre à VIA Rail de faire concurrence aux autres modes de transport en recourant à toutes les techniques de commercialisation qu'elle juge nécessaires. VIA doit pouvoir offrir des forfaits et utiliser d'autres techniques de commercialisation pour accroître sa clientèle. Elle livre concurrence aux autres modes de transport qui offrent des réductions de tarifs et elle devrait pouvoir en faire de même.

À notre avis, l'industrie de transport par autobus n'est pas menacée et ne le sera pas si on autorise VIA à utiliser un système de tarification plus souple. VIA devrait pouvoir fixer ses tarifs de façon à maximiser ses revenus.

Il convient également d'évaluer les coûts sociaux et humains de ces coupures. Inutile de dire que l'annonce par le gouvernement Mulroney des compressions qui déciment VIA Rail ont énormément déçu notre syndicat. Nous avons été particulièrement choqués de la façon cavalière avec laquelle cette exécution a eu lieu sans que tous les enjeux aient été considérés. Ce qui nous a frappé sans cesse pendant notre campagne pour garder VIA sur les rails, c'est de voir que le peuple canadien juge le service ferroviaire essentiel. Les étudiants en dépendent pour se rendre à l'université et en revenir, les travailleurs pour faire la navette entre le foyer et l'usine, les mères célibataires et leurs enfants, comme beaucoup d'autres, en ont besoin pour se rendre en ville, les vieillards et les handicapés pour se déplacer et se rendre dans les hôpitaux pour se faire soigner. Ce sont ces gens qui seront particulièrement touchés par les coupures de VIA, et il est tout à fait injuste de passer outre à leurs préoccupations en abandonnant un réseau de transport ferroviaire public national qui dessert toutes les régions du Canada. Les coupures de VIA Rail porteront atteinte à l'économie des communautés qui vivent le long des voies ferrées.

En conclusion, les trains de voyageurs possèdent un avantage naturel, au plan de la sécurité et de la pollution, par rapport aux autres modes de transport. On a beaucoup parlé des accidents ferroviaires qui ont eu lieu au cours des 20 dernières années, mais ces accidents sont beaucoup moins nombreux que dans les transports aérien et routier. En outre, les trains circulent quand les intempéries paralysent les transports aérien et routier, ce qui est un facteur important au Canada.

Aucun autre moyen de transport mécanique ne surpasse le train au plan de la sûreté écologique. Un



[Text]

gallon of fuel burned in a locomotive can do five times as much work as a gallon burned in a bus. The comparison with use by airliners is even more dramatic. Automobiles are the most significant environmental hazard facing industrialized countries like Canada. Every year nearly 1 billion litres of gasoline are burned while cars, trucks, and buses are standing still or crawling along in traffic jams. Cities such as Toronto will soon become the Los Angeles of Canada.

The social and economic cost of this pollution is incalculable but real. Canada cannot afford to do nothing to reduce these emissions.

I thank you for the opportunity to speak to the importance of rail passenger services and urge all Canadians that it is now time to recognize that passenger rail service is a vital part of any present and future transportation system in Canada. For a government that says it is concerned about acid rain and other environmental problems, it makes absolutely no sense to destroy the best environmental form of transportation we have.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Cerilli, for your very forthright and direct brief on matters that concern you and your union.

**Mr. Dionne (Miramichi):** I want to thank Mr. Cerilli for his very thorough brief. I think it puts the situation in perspective from the point of view of those who are about to lose their jobs.

I would like to talk a minute about jobs. Can you give us a relatively accurate figure, Mr. Cerilli, on how many of the members of your brotherhood will be out of work as a result of this arbitrary decision by government?

**Mr. Cerilli:** We have had four meetings with VIA Rail on the notice that is required under the special agreement with our union, VIA Rail, the corporation, and the federal government. So that notice has been served. We had these four meetings. We are still in the process of determining exactly the employees to be identified across the system. This kind of an upheaval is going to create a hell of a shock wave for the employees because of the number of things that have to happen. The corporation is going to identify those employees to us on November 9 and 10. At this stage we are estimating 1,500 to 2,000 employees.

**Mr. Dionne:** Out of how many?

**Mr. Cerilli:** We represent 3,500.

**Mr. Dionne:** So you are talking about your union alone?

**Mr. Cerilli:** That is right. Those employees will have to be identified and the process then taken into account for the shakedown period of the adverse effects.

[Translation]

gallon de carburant consommé par une locomotive a un rendement cinq fois supérieur à celui du gallon consommé par un autobus. L'écart est encore plus grand dans le cas des avions de ligne. L'automobile constitue le danger le plus grave pour l'environnement dans un pays industrialisé comme le Canada. Chaque année, près d'un milliard de litres d'essence sont brûlés par des voitures, des camions et des autobus à l'arrêt ou avançant au pas dans les encombrements. Une ville comme Toronto est en passe de devenir la *Los Angeles* du Canada.

Les coûts économiques et sociaux de cette pollution sont incalculables, mais réels. Le Canada ne peut se permettre de rester inactif face à ces émissions de substances polluantes.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole sur l'importance des services ferroviaires de transport des passagers, et j'invite tous les canadiens à reconnaître dès maintenant que ces services constituent un élément vital dans les transports d'aujourd'hui et de demain au Canada. De la part d'un gouvernement qui se dit préoccupé par les pluies acides et par d'autres problèmes environnementaux, il est absurde de vouloir détruire le moyen de transport le plus écologique dont nous disposons.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Cerilli, pour votre mémoire très direct sur ces questions qui préoccupent votre syndicat et vous-même.

**M. Dionne (Miramichi):** Je tiens à remercier M. Cerilli pour son mémoire très complet. Il a placé la situation en perspective en nous présentant le point de vue de ceux qui sont très près de perdre leur emploi.

Je voudrais parler quelques instants des emplois. Pouvez-vous, monsieur Cerilli, nous dire à peu près combien d'adhérents de votre fraternité vont perdre leur emploi à cause de la décision arbitraire du gouvernement?

**M. Cerilli:** Nous avons eu quatre réunions avec des représentants de VIA Rail au sujet du préavis exigé dans l'Accord spécial conclu entre notre syndicat, la société VIA Rail et le gouvernement fédéral. Cet avis a été donné. Nous avons eu quatre réunions, et nous sommes encore en train de déterminer le nombre des employés qui vont être touchés. Ce bouleversement va créer un grand émoi parmi les employés, à cause de tout ce qui va se passer. La société va donner la liste des employés visés les 9 et 10 novembre prochain. Actuellement, nous estimons qu'il y en aura de 1,500 à 2,000.

**M. Dionne:** Sur un total de combien?

**M. Cerilli:** Nous représentons 3,500 syndiqués.

**M. Dionne:** Vous parlez simplement des membres de votre syndicat?

**M. Cerilli:** C'est exact. Il va falloir déterminer les employés visés, après quoi nous pourrions évaluer les conséquences négatives de l'opération pour notre syndicat.

[Texte]

**Mr. Dionne:** This government has gone through two elections with the theme "jobs, jobs, jobs". We have to give credit where it is due. They did restore VIA routes that had been cancelled by the previous government, and they told people "use it or lose it". People have used it, and still they are losing it. Were you consulted by government before the announcement was made?

**Mr. Cerilli:** No. We requested a meeting with the Hon. Minister of Transport. We were not consulted.

**Mr. Dionne:** You were not consulted.

**Mr. Cerilli:** No.

**Mr. Dionne:** Have you been consulted since?

**Mr. Cerilli:** No, we have not. In fact, an application has been made to the Minister of Labour to get involved, because of the delicate negotiations that are now taking place with VIA Rail management.

**Mr. Dionne:** How does that square in your opinion, then, Mr. Cerilli, with the government's construction, for instance, of a maintenance centre in Halifax, which is now going to be largely useless, it would seem? How many jobs are going to be lost in that facility? Do you know?

• 0955

**Mr. Cerilli:** As I said, we have to assume that at this point in time that operation is going to go on.

However, what concerns us on that very important question of the future is we are in possession of a VIA document, which was a study conducted for VIA Rail and the federal government. It is entitled, *Review of Passenger Rail Transportation in Canada*. Mr. Lawless and, I think, Mr. Bouchard, have referred it before this committee. I would simply like to refer to it myself, because in chapter 9—I do not know if the committee has copies of it or not—

**The Chairman:** Yes, it has been before the committee.

**Mr. Cerilli:** But certainly on the very question of what we perceive to be is a slippery road to total destruction within five years is that chapter 9 deals with the total elimination of services. If we are talking about that kind of scenario, we are going to see—here is the following exhibit 9.2 that is on page 107. VIA Rail stands to lose in British Columbia, 520 jobs; CN-CP stands to lose 95 jobs; other suppliers to VIA Rail and railways will be 430 jobs; tourism jobs will be 950; and indirectly affected, 820. That is for a total of 2,815.

I will give it to you by province, and that way you will get your answer for your part of the country. VIA Rail in

[Traduction]

**M. Dionne:** Ce gouvernement a mené deux campagnes électorales sur le thème de l'emploi. Il faut tout de même lui reconnaître certaines mesures positives. Il a rétabli des itinéraires de VIA qui avaient été supprimés par le gouvernement précédent, puis il a dit aux Canadiens d'utiliser le train, faute de quoi ils allaient le perdre. Les gens l'ont utilisé, et ils vont quand même le perdre. Est-ce que le gouvernement vous a consulté avant d'annoncer les coupures?

**M. Cerilli:** Non. Nous avons demandé à rencontrer le ministre des Transports. Mais nous n'avons pas été consultés.

**M. Dionne:** Vous n'avez pas été consultés.

**M. Cerilli:** Non.

**M. Dionne:** Avez-vous été consultés depuis cette annonce?

**M. Cerilli:** Non. En fait, on a demandé l'intervention du ministre du Travail, à cause des négociations délicates en cours actuellement avec la direction de VIA Rail.

**M. Dionne:** À votre avis, monsieur Cerilli, comment peut-on concilier cette décision avec la construction, décidée par le gouvernement, d'un centre d'entretien à Halifax, qui apparemment, ne servira pratiquement à rien? Combien y aura-t-il de pertes d'emplois dans cet établissement? Est-ce que vous le savez?

**M. Cerilli:** Comme je l'ai dit, nous devons supposer actuellement que cet établissement va continuer à fonctionner.

En revanche, ce qui nous inquiète dans les perspectives d'avenir, c'est un document de Via dont nous avons eu connaissance; il s'agit d'une étude réalisée pour Via Rail et pour le gouvernement fédéral, intitulée «Étude du transport ferroviaire de passagers au Canada». Je crois que M. Lawless et M. Bouchard y ont fait allusion devant ce Comité. Je voudrais simplement l'évoquer à mon tour, car au chapitre 9 de ce document—je ne sais pas si les membres du Comité en ont obtenu copie. . .

**Le président:** Oui, le document a été déposé devant le Comité.

**M. Cerilli:** En tout cas, on s'est engagé, à notre avis, sur une pente savonneuse menant à la destruction totale du service dans un délai de cinq ans; en effet, le chapitre 9 envisage la suppression totale des services. Puisqu'on a proposé ce scénario, nous allons voir. . . Prenons par exemple le tableau 9.2, à la page 107. En Colombie-Britannique, Via Rail va perdre 520 emplois, CN-CP va en perdre 95. Les fournisseurs de Via Rail et des chemins de fer vont perdre 430 emplois. Le secteur touristique va en perdre 950, et il y aura encore 820 pertes d'emploi indirect, soit un total de 2,815.

Je voudrais vous donner les chiffres par province, ce qui vous permettra de vous faire une idée concernant



[Text]

Alberta stands to lose 150 jobs directly; CN-CP 70; other suppliers, 120; tourism, 435; indirectly affected, 315; for a total of 1,090. Saskatchewan, which is a run-through province, if you like, still has an impact of 35 VIA Rail jobs; 50 CN-CP jobs; other suppliers, 30; tourism, 45; indirectly affected, 50; for a total of 210. Manitoba stands to lose 680 positions; 175 CN-CP positions; 570 supplier jobs; 120 tourism jobs; 510 indirectly affected; for a total of 2,055.

**The Chairman:** Mr. Cerilli, time is rather important here, and I am interrupting. That is on the basis of a full elimination of VIA, and that is a total of 26,700 jobs direct and indirect, if on the estimate that is given in exhibit 9.(2) in this *Review of Passenger Rail Transportation in Canada*. . .

**Mr. Cerilli:** That is correct.

**The Chairman:** We have that before us. You are just taking your time up to tell us something that is debatable but is also before us now.

**Mr. Cerilli:** The bottom line, then, if they have eliminated 50% of the service in eastern Canada, we take the total job count of VIA Rail of 7,770, which will leave us 3,500 jobs left; CN-CP, 50% of those is 900 jobs lost; suppliers will mean 3,200; tourism stands to lose some 2,000 jobs; indirectly affected, another 3,500; for a grand total of about 13,000 jobs across Canada. In the eastern part of the country you stand to lose a considerable number of jobs. As I said earlier, we are trying to put a handle on that. Even though we have the 90-day notice, we have asked the corporation to identify each and every employee for us, and they are supposed to do that on the 9th and the 10th.

**The Chairman:** I do not want to interfere, but that is much more relevant, because we want to explore here today a wide discrepancy, not just the table of estimated jobs that VIA has totally cut, because of course the government position is that by cutting half it has saved. Now, that is debatable, but that has been said. I believe Orwell in 1984 said something like that.

In effect, I hope we explore today with the unions involved the very wide discrepancy between severance costs and everything of those directly affected by the announcement today—an announcement was made by the minister—to try to reconcile the figure Mr. Lawless gave before the committee of \$140 million on the basis, I gather, of the contracts that are there for the present four years or five years, and just what is the projection if nothing changes, assuming there is no resurrection of the 50%. Certainly that must be in your interest to explore, and I am hoping we are going to explore it.

[Translation]

voire région. En Alberta, Via Rail va perdre 150 emplois, CN-CP 70, les fournisseurs 120, le tourisme 435, les secteurs connexes 315, soit un total de 1,090. En Saskatchewan, qui est, si on veut, une province de passage, Via Rail va perdre 35 emplois; CN-CP, 50; les fournisseurs, 30, le tourisme, 45 et les secteurs connexes, 50, soit un total de 210. Au Manitoba, Via Rail va perdre 680 emplois, CN-CP, 175, les fournisseurs, 570, le tourisme, 120 et les secteurs connexes 510, pour un total de 2,055.

**Le président:** Monsieur Cerilli, vous m'excuserez de vous interrompre, mais notre temps est limité. Ces chiffres sont fondés sur une élimination totale de Via Rail, et il va y avoir une perte totale de 26,700 emplois directs et indirects, selon les estimations présentées au tableau 9.2 de l'«Étude du transport ferroviaire de passagers au Canada». . .

**M. Cerilli:** C'est exact.

**Le président:** Nous connaissons ce document. Vous utilisez votre temps de parole pour nous dire quelque chose dont nous pourrions débattre, mais dont nous avons déjà été saisis.

**M. Cerilli:** En définitive, si l'on supprime 50 p. 100 du service dans l'Est du Canada, nous pouvons prendre la moitié de l'effectif total actuel de Via Rail, soit 7,770 employés, ce qui nous laisse 3,500 emplois. Au CN-CP, il y a 900 emplois perdus; chez les fournisseurs, 3,200; dans le tourisme, 2,000; dans les secteurs connexes, 3,500, soit un total de 13,000 emplois pour l'ensemble du Canada. Dans l'Est du pays, on s'attend à un nombre élevé d'emplois perdus. Comme je le disais tout à l'heure, nous essayons de savoir ce qu'il en est exactement. Malgré le préavis de 90 jours, nous avons demandé à la société de désigner tous les employés qui vont perdre leur emploi, et elle doit nous en faire part les 9 et 10 novembre prochains.

**Le président:** Je ne veux pas infléchir votre exposé, mais cela me semble plus pertinent, car nous voulons étudier aujourd'hui l'écart considérable. . . non pas simplement le tableau estimatif des suppressions d'emplois à Via Rail, car le gouvernement estime qu'en supprimant la moitié des emplois, il fait des économies. On peut le contester, mais c'est ce qu'il a dit. Il me semble que dans «1984», Orwell disait quelque chose de semblable.

En fait, je voudrais que nous étudions aujourd'hui, avec les syndicats concernés, l'écart considérable entre le coût des allocations de départ et tout ce qui sera versé aux personnes directement visées par l'annonce du ministre, c'est-à-dire essayer de concilier les 140 millions de dollars annoncés au Comité par M. Lawless, en fonction des contrats en vigueur au cours des quatre ou cinq prochaines années, et la situation prévue si rien ne change, c'est-à-dire s'il n'y a pas de recul par rapport aux coupures de 50 p. 100. C'est sans doute dans votre intérêt d'aborder cette question, et j'aimerais que nous le fassions.

[Texte]

**Mr. Dionne:** Do you want to explore that, Mr. Cerilli?

• 1000

**Mr. Cerilli:** It is going to be interesting to see how this thing evolves. At this stage all I can say is that the agreement in our view is clear in regard to what should happen. It was negotiated in good faith some four or five years ago, based on the premise that this government was going to retool VIA Rail with new equipment. The union at that time forewent some 130 jobs in downsizing of crews. As a result of that, this clause came into being. This severance that you are referring to is the four-year rule, I would imagine.

The interpretation of that has been changed a couple of times by the corporation. At meetings with the corporation we are now developing that argument. I have written the Minister of Labour on behalf of the national vice-president to appoint somebody from his department. That article will probably go to arbitration. The figures will be developed according to what was believed and negotiated in good faith. The federal government was party to this. It signed the special agreement that created VIA Rail and transferred the employees over from CN-CP. So any attempt to evade that is simply going to be seen as irresponsible, and the people are going to be told about it.

I mince no words about this. As part of the negotiating committee, I knew we were not going to get involved in some hidden motive. We are interested in seeing Canada retaining a passenger train service across this country. We negotiated that for a reason of protection, not for the dismantling of passenger train service across Canada. The cost is going to be tremendous. The report says it will be anywhere from \$800 million to \$1.4 billion. My estimation at the time was \$1.5 billion. This all leads me to believe that there is a slippery slope down there. We cannot avoid the figures in this document.

The Prime Minister has said in Singapore that we are trying to get rid of the passenger train services in Canada. If that is any indication, the four-year figure that Mr. Lawless and Mr. Bouchard are talking about is something that is going to be placed on the bargaining table to determine who is right and who is wrong. When the shakedown period comes about, which will involve some 3,500 employees that belong to our collective agreements, then you are going to see one hell of a mess in this country. There is nobody in industrial relations in this country who has been able to negotiate that kind of an agreement in 90 days. Somebody must be smoking something that I am not.

If they had a magic wand for that, I wish you would direct them to me. There is going to be one hell of a mess in our hands. The cost remains unknown, and I think it was irresponsible for anyone to start mixing around those

[Traduction]

**M. Dionne:** Voulez-vous aborder cette question, monsieur Cerilli?

**M. Cerilli:** Il va être intéressant de voir comment les choses évoluent. Actuellement, tout ce que je puis dire, c'est que l'accord indique clairement ce qui devrait se passer. Nous l'avons négocié de bonne foi il y a quatre ou cinq ans, partant du principe que le gouvernement allait doter VIA Rail de nouvel équipement. A cette époque, le syndicat a renoncé à environ 130 emplois au titre de la réduction des équipages. C'est l'origine de la disposition en question. Je suppose que les allocations de départ auxquelles vous faites référence correspondent à la règle des quatre ans.

La société a modifié à plusieurs reprises son interprétation à ce sujet. Nous en parlons actuellement au cours de nos réunions avec VIA Rail. J'ai écrit au ministre du Travail au nom de notre vice-président national, pour qu'il désigne un de ses fonctionnaires. Cette disposition fera sans doute l'objet d'un arbitrage. Il faudra se mettre d'accord sur des chiffres conformes à ce que nous avons négocié de bonne foi. Le gouvernement fédéral a pris part à l'opération. Il a signé un accord spécial qui créait VIA Rail et prévoyait le transfert de certains employés de CN-CP à VIA Rail. Par conséquent, toute tentative de retour en arrière ne peut être considérée que comme irresponsable, et il faut le dire à la population canadienne.

Je ne veux pas tourner autour du pot. Je faisais partie du comité de négociation, et il n'était pas question, pour moi, de cautionner une manoeuvre occulte. Nous voulions que le Canada conserve son service ferroviaire de passagers sur l'ensemble de son territoire. Nous avons négocié dans un souci de protection du service, et non pas pour qu'il soit abandonné. Cet abandon va être un gâchis épouvantable. On parle de 800 millions à 1,4 milliard de dollars. Quant à moi, j'estime qu'on va perdre 1,5 milliard de dollars. Tout cela m'amène à considérer que nous sommes sur une pente savonneuse. Les chiffres de ce document sont incontournables.

A Singapour, le premier ministre a déclaré que le Canada essayait de se débarrasser de son service ferroviaire de passagers. Si c'est la réalité, nous allons utiliser à la table des négociations les chiffres de la période de quatre ans annoncés par M. Lawless et M. Bouchard pour déterminer qui a raison et qui a tort. Lorsqu'on va faire tomber des têtes parmi les 3,500 employés régis par nos conventions collectives, il va y avoir un sacré remue-ménage dans ce pays. En matière de relations de travail, personne n'a jamais réussi à négocier un accord de ce genre en 90 jours. Il y en a qui se font des idées.

Si quelqu'un a une baguette magique pour ce genre d'opérations, j'aimerais bien le connaître. Nous allons nous retrouver avec un problème insoluble. On ne sait pas ce qu'il va en coûter, et je pense qu'il est



[Text]

kinds of figures. We had no alternative but to respond by saying that the agreement is clear, that no lay-offs will occur. We are not interested in the \$1.5 billion to be paid to employees for the rest of their lives. They do not want to sit on their ass at home; they want to provide Canada with a service. That is what they want to do, and that is our aim here: to get passenger train services committed to this country.

**The Chairman:** I am glad you covered that. That very issue is under discussion. It is part of the four meetings you have already had with VIA and the federal people.

**Mr. Cerilli:** No, the federal people are not going to be tied into this yet.

**The Chairman:** But amongst other things, they are going to try to define what the impact is going to be under that clause.

**Mr. Cerilli:** Yes.

**The Chairman:** The figure is somewhere between Mr. Lawless's figure of \$140 million and something else yet undetermined. Is that your evidence?

**Mr. Cerilli:** That is correct.

**Mr. Dionne:** You are telling us, Mr. Cerilli, that you have been double-crossed.

**Mr. Cerilli:** I have to be very blunt about the commitment given by this government. I and a lot of other people appeared before the task force and made a report. My meetings with the Hon. Minister of Transport of the day, Mr. Mazankowski, and other commitments that were made public through the House, indicated that Canada was going to be blessed with new passenger train equipment. We were experimenting with Amtrak equipment out west.

• 1005

Sometime in 1987 the double-cross occurred; Canada would not receive any new equipment and a dismantling of passenger train services in Canada would be undertaken. We were let down and double-crossed in my view.

**Mr. Dionne:** Mr. Cerilli, have you any ballpark figures on the amount in salaries that will be lost because of this action by government?

**Mr. Cerilli:** Out west, by the way, we do not lose 50%; we lose 75% of the services. We are going to suffer a loss in Manitoba alone, because of the direct wages paid to the employees and secondary services to other people and so on, of \$50 million a year. Nationally, you can visualize the total impact, including tourism and all of those things that spin-off from it, of the elimination of services.

**Mr. Dionne:** We have been told by witnesses before this committee, particularly by Transport 2000, that rail travel—and I believe you mentioned it in your remarks

[Translation]

irresponsable de commencer par tripoter tous ces chiffres. La seule chose que nous ayons pu dire, c'est que l'accord est clair et qu'il n'y aura pas de licenciements. Nous ne sommes pas intéressés par le montant de 1,5 milliard de dollars qui serait versé aux employés licenciés pour le restant de leurs jours. Ils ne veulent pas rester chez eux à rien faire; ils veulent assurer un service aux Canadiens, et c'est pourquoi notre objectif est toujours d'assurer un service ferroviaire de passagers à notre pays.

**Le président:** Vous avez bien fait de le dire. C'est bien de cela qu'il est question. Vous en avez parlé au cours des quatre réunions avec la direction de VIA Rail et le gouvernement fédéral.

**M. Cerilli:** Non, le fédéral n'y participe pas encore.

**Le président:** Mais, entre autres choses, vous allez essayer de cerner les conséquences de l'application de cette disposition.

**M. Cerilli:** Oui.

**Le président:** On parle d'un montant situé entre les 140 millions de dollars annoncés par M. Lawless, et un maximum qui reste à déterminer. Est-ce bien votre avis?

**M. Cerilli:** Oui.

**M. Dionne:** Voulez-vous dire, monsieur Cerilli, que vous avez été dupé?

**M. Cerilli:** Je ne mâcherai pas mes mots concernant les engagements pris par le gouvernement. J'ai fait partie de ceux qui ont comparu devant le groupe de travail et j'ai présenté un rapport. D'après ce que j'ai appris au cours de mes entretiens avec le ministre des Transports de l'époque, M. Mazankowski, et d'après les engagements pris publiquement à la Chambre, le Canada allait bénéficier d'équipements ferroviaires nouveaux pour le transport des passagers. On expérimentait du matériel d'Amtrak dans l'Ouest.

En 1987, on nous a dupé; il n'était plus question de nouvel équipement, et on envisageait de démanteler le service ferroviaire de passagers au Canada. On nous a laissé tomber et on nous a dupé.

**M. Dionne:** Monsieur Cerilli, avez-vous une idée approximative du montant des salaires qui seront perdus à cause de cette décision gouvernementale?

**M. Cerilli:** A propos, dans l'Ouest, nous perdons non pas 50 p. 100, mais 75 p. 100 des services. Rien qu'au Manitoba, à cause des salaires directs et des services secondaires, la perte est de 50 millions de dollars par an. Vous imaginez les conséquences de ces suppressions à l'échelle nationale, notamment dans le tourisme et dans tous les secteurs connexes.

**M. Dionne:** Des témoins du Comité, en particulier ceux de Transport 2,000, nous ont dit que les transports ferroviaires constituent, comme vous l'avez signalé dans

## [Texte]

this morning—is the most benign form of travel from an environmental point of view. Do you have any figures to compare rail travel with, for instance, bus travel? If you do not have them right at hand, you could supply them to us later.

**Mr. Cerilli:** There are other areas that have not yet been considered. For example, in pollution breakdowns on percentages for carbon dioxide emissions into the atmosphere, there are 0.007% for all rail; 0.028% for all air, 4 times more than for rail; and 17.07% for all cars, 17 times that for rail. This does not include the heavy duty gasoline and diesel fuels consumed by tractor trailers, buses and so on, which is in the grand total of some 27 million kilotonnes. This contributes to the destruction of the ozone layer and acid rain and all the other things that are destroying our ability to survive on this planet.

While all this stuff is falling back into the water system, the impact on our economy... On a national basis anglers across Canada spent almost \$2 billion on goods and services in 1985. These same anglers invested \$3.5 billion in boats, motors, camping gear and other major purchases.

• 1010

The report entitled *The Importance of Wildlife to Canadians* estimates that 84% of all Canadians participate in some form of wildlife. Their annual contribution to our economy, if they can eat the fish they catch, if it is not mercurized... those are the kinds of figures we are talking about. The participation in capital economic value is \$7.8 billion.

I have been an environmentalist for the last 15 or 18 years and suddenly the environment becomes a very important part of our socio-economic life in this world. Here we have a mode of transportation that can be expanded by electrification and so on if the right desires are there.

The present government campaigned on the basis that this is what it would do. In fact, what they are really doing now is destroying or helping to destroy our environmental ability to survive not only in Canada but also in the rest of the world. We are not given very good leadership in regard to the environmental fight for the survival of this planet.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Welcome back for the “umpteenth” time. I was just thinking, to save yourself and all the other witnesses we have had... maybe you could just resubmit what you said to us in 1981 and 1982, because here we go again.

## [Traduction]

votre exposé, le moyen de transport le moins nuisible pour l'environnement. Avez-vous des chiffres comparatifs pour les chemins de fer et, par exemple, les autocars? Si vous ne les avez pas sous la main, pourriez-vous nous les faire parvenir plus tard?

**M. Cerilli:** Il y des questions qui n'ont pas encore été étudiées. Par exemple, si l'on considère l'ensemble de la pollution sous forme d'émissions de dioxyde de carbone dans l'atmosphère, elle est attribuable dans une proportion de 0,007 p. 100 à l'ensemble des chemins de fer; 0,028 p. 100 à l'ensemble des transports aériens, soit quatre fois plus que les chemins de fer; et 17,07 p. 100 pour l'ensemble des véhicules automobiles, soit 17 fois plus que les chemins de fer. Et ce chiffre ne comprend pas le gaz de consommé par les camions semi-remorques, les autobus, et ainsi de suite, qui figurent dans le total d'environ 27 millions de kilotonnes. Cette pollution contribue à la destruction de la couche d'ozone et au phénomène des pluies acides, ainsi qu'à tous les autres phénomènes qui menacent notre survie sur cette planète.

Pendant que toutes ces substances retombent dans nos cours d'eau, les conséquences économiques... En 1985, les amateurs de pêche d'agrément du Canada ont acheté pour presque 2 milliards de dollars de produits et services. Ils ont également dépensé 3,5 milliards de dollars pour des embarcations, des moteurs, du matériel de camping et d'autres articles à prix élevé.

Selon le rapport intitulé *L'importance de la faune pour les Canadiens*, 84 p. 100 de tous les Canadiens participent à une activité quelconque liée à la faune. Leur contribution annuelle à notre économie, en supposant qu'ils peuvent manger le poisson qu'ils pêchent, que le poisson n'est pas contaminé par le mercure... voilà les chiffres dont nous parlons. Leur participation à l'économie représente 7,8 milliards de dollars.

Pour ma part, je m'intéresse aux questions environnementales depuis déjà 15 ou 18 ans, mais notre planète vient à peine de se rendre compte de l'importance de l'environnement dans notre vie socio-économique. Or, nous avons justement un mode de transport auquel nous pourrions donner plus d'ampleur par l'électrification et par d'autres moyens, en supposant que nous ayons la volonté de le faire.

Le présent gouvernement a fait campagne en nous disant que c'est ce qu'il allait faire. Au lieu de cela, il est en train de détruire ou d'aider à détruire notre environnement non seulement au Canada mais aussi dans le reste du monde. Il est loin d'avoir donné l'exemple dans la lutte environnementale pour la survie de notre planète.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Je suis heureux de vous revoir pour la *énième* fois. Je me disais justement qu'au lieu de vous faire venir vous et tous les autres témoins que nous avons entendu, vous auriez peut-être pu simplement nous présenter de nouveau les observations



[Text]

You mentioned the Conservative Party task force report called *The Last Straw*, which is seven years old. What do you think of the recommendations in that task force report as applied today? Do you think they are still valid or need further change or improvement?

**Mr. Cerilli:** I believe, as I did then when I read the report for the first time, that the recommendations were a vision of what the future should look like.

This is one of the times that I do not get into a fight with my good friend, Mr. Chairman, because in other task forces we always seem to have a controversy. This time we have started off on a good foot so I wanted to mention that, Mr. Nowlan.

The recommendations hold true today, and I think it is worth mentioning some of them. In the conclusion, for example, they start off by saying that there is a massive objection across Canada to the government's decision to remove one-fifth of Canada's rail passenger services. So all you have to do is upgrade that 50% across the nation. . . 75% of elimination out west. So the conditions, if you like, of that task force report are so true today:

A large number of Canadian citizens are outraged at the arbitrary manner in which the decision was made and in which the reduction will occur without reference to Parliament or recourse to public hearings. The decision to cut rail. . .

But the recommendation is so important that in my view if this decision were set aside and the recommendation allowed to be represented to the royal commission, I do not think the royal commission could come up with anything different from the recommendations in this report. They held true yesterday, and they will hold true today and tomorrow.

**Mr. Benjamin:** We can now hold our breath waiting for the report from the Liberal task force, which I suspect will be very similar.

**An hon. member:** Let me assure you it will be a darned good one.

• 1015

**Mr. Benjamin:** I suspect it will read like this one does, which is all very nice. But they are the ones who started all this mess, and now the—

[Translation]

que vous nous avez soumises en 1981 et 1982, car il semble bien que nous sommes en train de tout recommencer.

Vous avez parlé du rapport du groupe de travail du Parti conservateur intitulé *La fin d'un rêve?* qui a été publié il y a sept ans. Que pensez-vous des recommandations de ce groupe de travail dans le contexte actuel? Croyez-vous qu'elles sont toujours valables ou qu'il y aurait lieu de les modifier ou de les améliorer?

**M. Cerilli:** Je suis d'avis, tout comme je l'étais quand j'ai lu le rapport pour la première fois, que les recommandations traduisent une vision de ce que devrait être notre avenir.

C'est un des rares sujets sur lesquels je suis d'accord avec mon ami, monsieur le président, car, dans le cas d'autres groupes de travail, nous semblons toujours avoir des différends importants. Cette fois, nous sommes partis du bon pied, et je tenais tout simplement à le dire, monsieur Nowlan.

Les recommandations sont toujours valables aujourd'hui, et je crois qu'il serait utile d'en reprendre quelques-unes. Dans la conclusion, par exemple, le groupe de travail commence par dire qu'une vaste majorité de Canadiens sont contre la décision du gouvernement d'éliminer un cinquième des services ferroviaires voyageurs au Canada. Ainsi, il suffirait de relever ce niveau de 50 p. 100 à l'échelle du pays. . . 75 p. 100 des services devant être éliminés dans l'Ouest. Le contexte que décrivait le groupe de travail dans son rapport est encore celui qui prévaut aujourd'hui:

Un grand nombre de Canadiens sont scandalisés par cette décision unilatérale et arbitraire qui réduira les services sans que le Parlement ni le public soient consultés. La décision de réduire les services ferroviaires. . .

La recommandation est tellement vitale à mon avis que, si cette décision devait être mise de côté et que la recommandation était présentée à la Commission royale d'enquête, celle-ci ne pourrait faire autrement que de reprendre les recommandations du rapport du groupe de travail. Elles étaient valables hier, elles le sont encore aujourd'hui et elles le seront demain.

**M. Benjamin:** Eh bien, nous n'avons qu'à attendre impatiemment que le groupe de travail libéral produise son rapport, qui ressemblera sans doute beaucoup à celui des conservateurs.

**Une voix:** Ce sera sûrement un excellent rapport.

**M. Benjamin:** On pourra sans doute y lire la même chose que dans celui-ci, ce qui est très bien. Mais ce sont eux qui sont à l'origine de ce gâchis, et maintenant. . .

[Texte]

An hon. member: Incorrect.

Mr. Benjamin: —present government has compounded it.

By the time it is all over, the amount of VIA Rail traffic on CP lines will be about 4%, and 96% will be on CN lines. In your opinion, why was it carried out in this manner so that CP is pretty well off the hook now completely, and pretty nearly all of it is going to be CN tracks? Can you figure out why that has happened?

Mr. Cerilli: I think a couple of areas can be seen in that approach. The north line, of course, is a CN line, which sort of out west services those northern communities, through Jasper, through that tourist complex. The CP line, of course, services Banff. It was doing good business, there is no question about that. We have a theory that this could be the introduction to how the government will tell CN, a Crown corporation, to allow the operations of private entrepreneurs. That concerns us, because to allow that kind of an operation over CN line, or any other line, will only isolate the people who require passenger train services. If they are going to operate tourist trains, it is only going to be for the people who have the bucks to travel. In my view, the government will be able to tell CN to allow that operation, with some subsidization, which might not be known for a long time.

Mr. Benjamin: That is right. Under the National Transportation Act, the Railroad Act, and through the National Transportation Agency the government, as a matter of policy, could instruct CP as well, could they not? They can pretty well make them do it even if they do not want to do it.

Mr. Cerilli: We were wondering why, then, eliminate the service altogether on that line when it was used. Those people are going to be left without any service whatsoever.

I think the number of people who are interested in probably meeting with VIA Rail and the government to purchase certain sections of that operation leads us to believe that it is easier to deal with a Crown corporation than a private one at this time.

Mr. Benjamin: The figures provided by VIA showed that the south line carried last year, Toronto to Vancouver, through Regina-Calgary-Banff, 585,000; the north line, Winnipeg-Saskatoon-Edmonton-Kamloops-Vancouver, carried 175,000—I am just rounding out the figures—nearly 400,000 fewer on the north line.

[Traduction]

Une voix: c'est faux.

M. Benjamin: ... présent gouvernement a aggravé le problème.

Quand toutes les réductions auront été mises en oeuvre, quelque 4 p. 100 seulement du trafic ferroviaire *Voyageur* se fera sur les voies du CP, tandis que 96 p. 100 se fera sur les voies du CN. Pourquoi pensez-vous qu'on en a décidé ainsi, de sorte que le CP est presque entièrement déchargé de la responsabilité du trafic *Voyageur*, qui se fera presque exclusivement sur les voies du CN? Comprenez-vous pourquoi on a décidé de procéder ainsi?

M. Cerilli: Je crois comprendre quelques-uns des facteurs dont on a tenu compte. La liaison vers le Nord est bien sûr la ligne du CN qui dessert en quelque sorte les localités septentrionales de l'ouest du pays dans cette région touristique où se trouve Jasper. La liaison du CP est bien sûr celle qui dessert Banff. Cette liaison avait un bon chiffre d'affaires, cela ne fait aucun doute. Cette décision nous semble confirmer l'intention du gouvernement de dire au CN, qui est une société de la Couronne, d'autoriser l'exploitation de services ferroviaires par des entreprises privées. Nous sommes inquiets, car le fait de permettre l'exploitation de services de ce genre sur les voies du CN, ou sur n'importe quelle autre voie, ne servira qu'à isoler ceux qui ont besoin de services ferroviaires pour passagers. Si l'on se met à exploiter des trains touristiques, seuls les bien nantis pourront se permettre de payer les tarifs exigés. À mon avis, le gouvernement pourra dire au CN de permettre ce genre de services, moyennant des subventions, et nous attendrons sans doute longtemps avant d'en être informés.

M. Benjamin: Vous avez raison. En vertu de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les chemins de fer, et par l'entremise de l'Office national des transports, le gouvernement pourrait très bien donner des ordres semblables au CP, n'est-ce pas? À toutes fins utiles, il pourrait obliger les chemins de fer à permettre ce genre de services, même s'ils ne sont pas d'accord.

M. Cerilli: Nous nous demandions justement pourquoi il veut éliminer le service sur cette ligne alors qu'il est utilisé. Ces gens se retrouveront sans aucun service ferroviaire.

Le nombre de ceux qui voudraient discuter avec les dirigeants de VIA Rail et les autorités gouvernementales en vue d'acheter certains tronçons de cette ligne nous portent à croire qu'il serait plus facile de traiter pour l'instant avec une société de la Couronne qu'avec une entreprise privée.

M. Benjamin: Les chiffres fournis par VIA indiquent que le nombre de voyageurs sur la liaison méridionale, qui va de Toronto jusqu'à Vancouver en passant par Regina, Calgary et Banff, était de 585,000 l'an dernier; le nombre de voyageurs sur la liaison septentrionale, allant de Winnipeg jusqu'à Vancouver, en passant par Saskatoon, Edmonton et Kamloops, était de 175,000—je



[Text]

What the hell is the reason for their cancelling the most heavily used line, in favour of one that carried about one-third as many people?

**Mr. Cerilli:** It has become obvious to us, and to a lot of Canadians, as well as a lot of members of this committee, that there is a five-year plan here to eliminate passenger train services in Canada. When it was reported that the Prime Minister was in Singapore sounding like he was announcing the death knell of VIA Rail, we believed that, and it did not do anything for the morale of the employees whatsoever. We have to be suspicious that this five-year plan is strictly one that has been put into place for its total elimination, and that is why we cannot ignore chapter 9 of the *Review of Passenger Rail Transportation in Canada*.

It certainly cannot be ignored on the basis of what the Prime Minister said a couple of weeks ago in Singapore, and the five-year plan that is eliminating the funding for VIA Rail, as well as taking away services completely and the capacity to accommodate the tourists and the Canadian people on that CP line.

• 1020

The 400,000 people we are going to be losing from that line either are not going to travel or will seek other modes. It is disastrous, and this is the reason, in our opinion, why this has the makings of a total destruction of the services. We are very suspicious of that fact.

**Mr. Benjamin:** What would you say the reasoning is for cutting the number of trips on the Quebec-Windsor corridor? This is the highest cost recovery of all the routes in the country and is the one that has the best prospects for being at least a break-even operation in the years ahead, and yet they have ordered VIA to reduce the number of trips. Why, in God's name, would they do that?

**Mr. Cerilli:** Again we are talking about the pressures that are coming about within government—that is our opinion from all the reports we have had and things we have read—the pressures that are coming out by the bus industry, the pressure being brought about by the airline industries that are wanting to expand those modes. This is a good pressure point to start reducing the capacity in order to be able to handle the people who count on that service—for example, from London to Toronto, who commute everyday—to be able to get to work on time. That is to discourage those people from the use of those trains so they can seek alternative means.

[Translation]

donne ici des chiffres ronds—soit presque 400,000 de moins sur la liaison septentrionale.

Pourquoi diable ont-ils décidé de supprimer la liaison la plus utilisée pour conserver celle où le nombre de voyageurs n'est qu'environ le tiers de l'autre?

**M Cerilli:** Il est devenu évident pour nous, et pour beaucoup de Canadiens, tout comme d'ailleurs pour bon nombre des membres de ce comité, qu'il existe un plan quinquennal visant à éliminer les transports ferroviaires de passagers au Canada. Quand les journalistes ont rapporté que, dans son discours à Singapour, le Premier ministre a eu l'air de sonner le glas de VIA Rail, nous étions aussi de cet avis, et cette annonce n'a rien fait pour le moral des employés. Il faut se méfier, car ce plan quinquennal vise probablement au bout du compte l'élimination complète des transports de passagers, c'est pourquoi on ne peut pas oublier ce que dit le chapitre 9 de *l'Étude du transport ferroviaire des passagers au Canada*.

On ne peut certes pas l'oublier quand on sait ce qu'a dit le Premier ministre il y a quelques semaines à Singapour et quand on voit que le plan quinquennal vise à supprimer complètement les subventions pour VIA Rail et à éliminer tous les services, que ce soit pour les touristes ou pour le public canadien, sur cette liaison du CP.

Les 400,000 personnes que nous allons perdre par suite de la suppression de cette liaison ou bien cesseront de voyager ou bien emprunteront d'autres moyens de transport. Cela aura des conséquences désastreuses, et c'est pourquoi, à notre avis, cette décision pourrait très bien annoncer l'élimination complète des services. Nous craignons que c'est effectivement ce qui va se produire.

**M. Benjamin:** Pourquoi d'après vous a-t-on décidé de réduire la fréquence du service dans le corridor Québec-Windsor? Parmi toutes les liaisons canadiennes, c'est celle-là qui permet le plus fort taux de recouvrement des coûts et qui semble le plus susceptible d'atteindre, à tout le moins, le seuil de rentabilité dans les années à venir. Et pourtant, le gouvernement a ordonné à VIA de réduire la fréquence du service sur cette liaison. Pourquoi diable a-t-il fait cela?

**M. Cerilli:** Encore une fois, nous voyons l'effet des pressions qui s'exercent sur le gouvernement—du moins c'est ce que nous avons conclu d'après les rapports et les documents que nous avons lus—des pressions qui sont faites notamment par le secteur des autocars et par le secteur aérien, qui souhaitent donner plus d'ampleur à leurs activités. Les services qui seront supprimés seront un bon point de départ pour permettre à ses entreprises de transport de prendre en charge les gens qui comptaient sur ces services—par exemple, ceux qui font quotidiennement la navette entre London et Toronto—pour se rendre au travail à l'heure. La fréquence de

[Texte]

That is why in our brief we make the point that this contribution is going to congest the airlines and the roads as it is.

In addition to that, once we do not make the commitment to expand the capacity or allow the people to go overseas to advertise tours and so on, then we are in a very dangerous process of eliminating the capacity. Within five years, then, the figures will be reduced drastically in that the position of the government will be then that they are not using it so they are going to lose it. So the phrase is going to haunt this government until either they put up new equipment or the total destruction is there.

In my view those are the reasons they have eliminated the capacity as they have: to reduce the availability of space to the people who want to use it.

**M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice):** Monsieur Cerilli, bienvenue à ce Comité. Vous avez parlé d'un taux de recouvrement des coûts d'exploitation de 20 p. 100 en 1988, chez VIA Rail. Considérez-vous que c'est un niveau de récupération acceptable pour les contribuables canadiens?

**Mr. Cerilli:** From my point of view, the people have shown that it is acceptable. In fact, we just commissioned a short survey, just in Manitoba, on that very question. The response we got was astounding. Yes, they are prepared to accept that.

In addition to that, though, we need an expansion so modernization can take place to allow a better recovery. Without it, we are going to be in trouble. Of course this is why we are here today, because we have not received that commitment to renew the equipment.

On the refurbishing of the old equipment—I think you have heard that from Mr. Lawless—one train set might be ready for the spring of next year. It is going to be difficult to try to accommodate one train set in three sets across this country on a transcontinental service. That commitment for recovery should have started some four years ago so the new equipment would have been in place. Then we would have seen an experience of new capacity and a better recovery.

I therefore think the Canadian people are accepting what is presently happening with an expectation of an expansion.

• 1025

**M. Pronovost:** Vous parlez de coûts de recouvrement de 20 p. 100. Vous avez fait des comparaisons intéressantes avec le domaine de l'aviation. Les coûts de recouvrement et d'exploitation sont tout de même

[Traduction]

service réduite découragera ces gens de prendre le train, de sorte qu'ils chercheront d'autres moyens de transport.

C'est pourquoi, dans notre mémoire, nous soutenons que cette réduction de service aggraverait encore davantage la congestion des aéroports et des routes.

Par ailleurs, dès que nous renonçons à accroître le service ou à permettre au service du marketing de se rendre à l'étranger pour promouvoir les forfaits qui sont montés, nous nous engageons sur une pente dangereuse qui pourrait très bien conduire à l'élimination du service. D'ici cinq ans, le nombre de voyageurs aura donc diminué considérablement, et le gouvernement pourra dire bien sûr: Puisque vous ne l'avez pas utilisé, allez le perdre et ceci jusqu'à ce qu'il décide de moderniser le service ou de le démanteler complètement.

C'est ce qui explique à mon avis les réductions de services qui ont été décrétées: le gouvernement veut réduire les services offerts à ceux qui veulent les utiliser.

**Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice):** Welcome to this committee, Mr. Cerilli. You mentioned a cost-recovery rate of 20% for VIA Rail in 1988. Do you think that this is an acceptable rate of recovery for Canadian taxpayers?

**M. Cerilli:** Selon moi, les gens ont montré que ce niveau était acceptable. Nous venons justement de recevoir les résultats d'une enquête sommaire que nous avons commandée au Manitoba sur cette question. Les résultats nous ont surpris. Les gens ont effectivement dit qu'ils étaient prêts à accepter un tel taux de recouvrement.

Mais il nous faut aussi assurer l'expansion du service de manière à permettre un meilleur taux de recouvrement grâce à la modernisation de l'équipement. Sinon, nous serons en difficulté. C'est d'ailleurs pourquoi nous sommes ici aujourd'hui; le gouvernement ne s'est pas engagé à moderniser le matériel.

Pour ce qui est de la remise en état de l'ancien matériel—je crois que M. Lawless vous en a parlé—il y aura peut-être un convoi de prêt pour le printemps prochain. Mais il sera difficile d'intégrer ce convoi modernisé au réseau de trois convois qui assurent le service transcanadien. Il y a déjà quatre ans qu'on aurait dû prendre la décision d'améliorer le taux de recouvrement, de sorte que le nouvel équipement serait déjà en place. Nous aurions ainsi une capacité accrue et un meilleur taux de recouvrement.

À mon avis, les Canadiens acceptent la situation actuelle dans l'espoir d'une expansion future des services.

**Mr. Pronovost:** You mentioned cost recovery rates of 20%. You made interesting comparisons with airlines. The rate of cost recovery is somewhat different for airlines. Is it not 50% compared to VIA's present rate of



[Text]

différents dans le domaine de l'aviation. Ne sont-ils pas de 50 p. 100 par rapport à 20 p. 100 pour VIA Rail actuellement? Et lorsqu'on parle de 20 p. 100, on parle véritablement d'une moyenne.

**Mr. Cerilli:** That is a figure we can live with. Any figure is argumentative, so we are not going to get into that. But the recovery for airlines is based on the fact that they are able to renew their equipment and provide those kinds of expanded services to a number of people, as well as being able to compete aggressively with aeroplane provisions, reduced fares, weekend, and so on.

In the rail transport industry—and I am going to take you back a few years—when Pierre Delagrave was hired by CN to come over here from France to show us how to run and operate a passenger train service, he made it so successful, with red, white, and blue fares, tourist trains 20 cars long, 30 cars long, going from Toronto and Montreal to Jasper and Banff, that kind of a capacity and that kind of vision, that they got rid of him.

**M. Pronovost:** C'est une façon de voir les choses. Je vais citer une phrase que vous avez prononcée tout à l'heure. J'aimerais que vous nous donniez des explications sur le plan concret. Comment voyez-vous l'application de ce que vous avez dit? Vous avez dit:

VIA should determine fares on the basis that pricing will result in the maximization of revenue.

Pouvez-vous me dire ce que vous entendez par cela et de quelle façon vous voyez son application?

**Mr. Cerilli:** What page is that?

**M. Pronovost:** Je pense que c'est à la page 9, mais je vais vérifier pour être bien certain. Soyez sûr que je n'ai pas inventé cela. Vous l'avez bien dit.

**Mr. Cerilli:** No, I am not saying that at all.

**M. Pronovost:** Oui, je suis convaincu de cela, mais c'est une question importante puisqu'on parle de tarifs.

**Mr. Cerilli:** It might have been on page 8.

**Mr. Pronovost:** In English it is on page 13.

**Mr. Cerilli:** You want to know how we arrived at those figures?

**Mr. Pronovost:** Well, you said VIA should determine fares on the basis that pricing will result in the maximization of revenue. You said:

In our opinion, the bus industry is not threatened and will not be threatened in the future by allowing VIA to use a more flexible pricing system.

Then you say:

VIA should determine fares on the basis that pricing will result in the maximization of revenue.

[Translation]

20%? When you say 20%, you're actually talking about an average rate.

**M. Cerilli:** C'est quand même un chiffre que nous pouvons accepter. Les chiffres peuvent donner lieu à des discussions, et nous n'allons pas nous engager dans une querelle de ce genre. Mais le taux de recouvrement des coûts des compagnies aériennes tient au fait qu'elles peuvent renouveler leur matériel et offrir des services accrus à un certain nombre de personnes ainsi qu'aux moyens qu'elles ont à leur disposition pour faire face à leurs compétiteurs: aéronefs, tarifs réduits, tarifs de fin de semaine, etc.

Dans le secteur ferroviaire—et je vous ramène ici quelques années en arrière—quand le CN a fait venir Pierre Delagrave de France pour qu'il nous montre comment exploiter un service ferroviaire voyageur, il a tellement bien réussi, avec les tarifs bleus, blancs et rouges, les convois de 20 ou 30 voitures pour emmener les touristes de Toronto et de Montréal jusqu'à Jasper et Banff, l'accroissement du service et la vision qu'il avait pour l'avenir, qu'on l'a remercié.

**Mr. Pronovost:** That's one way of looking at it. I will now quote you. I would like you to explain this to me in concrete terms. How do you see this actually being implemented? You said:

VIA devrait pouvoir fixer ses tarifs de façon à maximiser ses revenus.

Can you tell me what you meant by that and how you would see this being implemented?

**M. Cerilli:** À quelle page cela se trouve-t-il?

**Mr. Pronovost:** I think it's on page 9, but I'll check again just to be sure. I certainly didn't make it up. You did say it.

**M. Cerilli:** Non, ce n'est pas du tout ce que j'ai voulu dire.

**Mr. Pronovost:** No, of course not, but this is an important issue since we're discussing fares.

**M. Cerilli:** C'était peut-être à la page 8.

**M. Pronovost:** C'est à la page 13 de la version anglaise.

**M. Cerilli:** Vous voulez savoir comment nous sommes arrivés à ces chiffres?

**M. Pronovost:** Eh bien, vous avez dit que VIA devrait pouvoir fixer ses tarifs de façon à maximiser ses revenus. Vous avez dit:

À notre avis, l'industrie de transport par autobus n'est pas menacée à l'avenir si on autorise VIA à utiliser un système de tarification plus souple.

Puis, vous avez ajouté:

VIA devrait pouvoir fixer ses tarifs de façon à maximiser ses revenus.

[Texte]

I want to have some more explanation on that point, please.

**Mr. Cerilli:** During the Nielsen task force we got into that, and I think what we had to say then still holds true. That is why I mentioned Pierre Delagrave. He was given the flexibility to establish red, white, and blue fares. He was able to attract international tourism such as we did not see before in Canada. All that maximized the revenue, brought in additional revenues, to decrease the cost to CN at that time of operating the passenger train services. In addition to that, shortly after, we went into the 80% formula of recovery for CN and CP.

As I said—and I mean it—Mr. Pierre Delagrave made it so good that in fact he was proving the point that Canada could stand an expanded ability, if you like, to do these kinds of things, with an imaginative mind, to determine fares on the basis of pricing that attracted passengers, providing we had the capacity to handle them.

• 1030

**Mr. Pronovost:** But the condition to that, as you said before, was buying new equipment.

**Mr. Cerilli:** Yes.

**M. Pronovost:** Depuis 1978, VIA Rail a coûté aux citoyens canadiens 5 milliards de dollars en investissements de capital et d'exploitation, dont 1 milliard de dollars en nouveaux équipements.

Combien faudrait-il investir, à votre point de vue, pour avoir une opération acceptable pour les citoyens canadiens qui doivent payer le service et également acceptable pour VIA Rail qui doit fonctionner de façon logique et correcte? Combien faudrait-il investir, d'après vous? Vous nous dites:

buy new equipment.

Combien est-ce que cela va coûter?

**Mr. Cerilli:** What you have to look at is the nature of our country. We have a golden horseshoe, Quebec City to Windsor. Our position has been that this needs special attention because of what is happening in the total pollution of that area. If you went fishing in the St. Lawrence, you would not eat the fish. So what happens is we take all that into consideration.

The horseshoe, as it is called, needs special equipment to modernize for that kind of alleviation of congestion and safety to the airlines, as well as the roads. Studies have been made. I did not bring it with me, but the 1984 study gave us some indication of the cost. I can make that available to this commission if you want, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you.

[Traduction]

J'aimerais quelques précisions là-dessus.

**M. Cerilli:** Nous nous sommes penchés sur cette question au moment où le groupe de travail Nielsen effectuait son enquête, et j'estime que nos observations d'alors sont toujours valables. C'est pourquoi j'ai parlé de Pierre Delagrave. On lui a donné la latitude voulue pour établir des tarifs bleus, blancs et rouges. Il a ainsi réussi à accroître le tourisme international comme cela ne s'était jamais vu au Canada. La société a donc pu maximiser ses revenus et, grâce à ces rentrées de fonds additionnels, elle a pu réduire le coût d'exploitation de ses services voyageur. Par ailleurs, peu de temps après, on a appliqué au CN et au CP la formule de 80% relativement au recouvrement des coûts.

Comme je l'ai dit—et je suis sérieux—M. Pierre Delagrave a tellement bien réussi qu'il a démontré que le Canada pouvait très bien s'accommoder d'une capacité accrue pour offrir ce service, avec un peu d'imagination, et fixer ses tarifs de manière à attirer les voyageurs, à condition d'avoir la capacité voulue pour leur offrir le service.

**M. Pronovost:** Cependant, comme vous le savez, il y avait une condition qui était l'achat de nouveau matériel.

**M. Cerilli:** En effet.

**Mr. Pronovost:** Since 1978, VIA Rail has cost Canadian citizens \$5 billion in capital investment and operating expenditures, of which \$1 billion was for new equipment.

How much of an investment would be needed, in your view, in order for the operation to be acceptable to Canadian citizens who must pay for the service and also acceptable to VIA Rail which has to operate in a logical and appropriate fashion? How much should be invested, in your view? You are telling us:

achetez du nouveau matériel.

How much will that cost?

**M. Cerilli:** Vous devez tenir compte de la nature de notre pays. Nous avons un corridor en or, entre Québec et Windsor. Nous sommes d'avis qu'il faut lui accorder une attention spéciale étant donné la pollution de cette région. Si vous alliez pêcher dans le Saint-Laurent, vous ne mangeriez pas le poisson. Il nous faut donc tenir compte de tout cela.

Ce corridor nécessite du matériel spécial et moderne afin de diminuer la congestion et d'améliorer la sécurité, tant dans le transport aérien que dans le transport routier. Des études ont été effectuées. Je n'ai pas le document avec moi, mais une étude de 1984 nous donne une idée du coût de cette modernisation. Je peux faire parvenir ce document au Comité si vous le désirez, monsieur le président.

**Le président:** Merci.



[Text]

**Mr. Cerilli:** So that needs that special equipment to modernize that approach.

The transcontinental trains equipment, because of the terrains of our country and our weather conditions and mountains and everything else from east to west, needs a different type of equipment. You cannot have bullet trains going through northern Ontario or through the mountains. What you need there are conventional trains.

This is what Amtrak did 10 years ago. They went to the federal government, and the corporation there went to the unions as a tripartite organization, and then a committee was set up to ask, what are we going to do for this country? They said, here is what we are going to do. The cost, then, can be compared to the size and reduced because of Canada's population and such. So they did that, and they have conventional equipment. They are putting in fast trains for the corridors, and tour trains, and so on. This is the kind of vision Canada needs to re-equip ourselves for the future.

For me to sit here and say that it would cost \$5 billion. . . It might, but we have experts who can tell us the cost. While I was reading the documentation *Review of Passenger Rail Transportation in Canada* and the other documents—and there are tonnes of documents we can review and count on—I thought it would be very easy to give Canada an impression of what the cost would be, and I do not think Canadians would be fearful of that cost, because of the interest in our future as a country and the future environmentally, and I think we have to be a leader in both.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I have three brief questions, and I will ask you the questions and then you can respond to them as you wish.

In reference to my colleague Mr. Dionne, who asked you the question about consultation with the government before Mr. Bouchard made his announcement, did you have consultation with VIA before they made their recommendations to the minister?

Secondly, as concerns the VIA Rail service over the past years, since let us say 1978, I would like you to comment on the relations your members have with the employer, which we call VIA Rail: whether the relations are good, if you have close contact in terms of service offered by VIA Rail, in terms of marketing to try to say, be happy because you are on a good mode of transport and we hope you have a nice trip on the train, as opposed to what they say on the airplanes, we hope you have a nice flight and enjoy your day, and that sort of thing.

Thirdly, from the indication I get from your brief and your comments about the government, we probably will not ever vote on the same side of government; but would you think that perhaps VIA, if it went back to CN. . . ? I am under the impression that VIA has been held hostage since the beginning under the former government, but

[Translation]

**M. Cerilli:** Il faut donc du matériel spécial pour moderniser ce secteur.

Pour ce qui est du service transcontinental par contre, étant donné la géographie de notre pays, les conditions climatiques, les montagnes et autres accidents géographiques d'est en ouest, on a besoin d'un genre de matériel différent. On ne peut pas avoir de train à grande vitesse traversant le nord de l'Ontario ou les montagnes. Il faut des trains classiques.

C'est ce qu'Amtrak a fait il y a 10 ans. Les responsables de la compagnie se sont adressés au gouvernement fédéral et aux syndicats pour former un groupe tripartite, un comité qui a examiné ce qu'il y avait lieu de faire pour le pays. Une décision a été prise et l'on peut en comparer le coût avec les dépenses que justifierait la population du Canada et le réduire proportionnellement. On y utilise donc du matériel classique, mais aussi des trains rapides dans les corridors les plus fréquentés, ainsi que des trains spéciaux pour excursions et ainsi de suite. C'est le genre de vision dont le Canada a besoin afin de faire face à l'avenir.

Je ne peux pas vraiment vous dire que cela coûterait 5 milliards de dollars. . . c'est possible, mais nous avons des spécialistes qui peuvent nous dire combien il en coûtera. Il existe des tonnes de documents que nous pouvons examiner et en lisant certains d'entre eux, notamment un examen du transport ferroviaire des voyageurs au Canada, j'ai pensé qu'il serait très facile de se faire une idée du coût et je ne pense pas que celui-ci inspirerait des craintes aux Canadiens, étant donné leur intérêt pour notre avenir en tant que pays et pour la qualité de notre environnement futur, deux questions dont nous devons nous préoccuper au plus haut point.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'ai trois brèves questions à vous poser et je vous demanderais d'y répondre comme vous le désirez.

Mon collègue M. Dionne vous a posé une question au sujet des consultations avec le gouvernement, avant que M. Bouchard ne fasse son annonce. Avez-vous été consulté par Via avant que la société ne fasse ses recommandations au ministre?

Deuxièmement, à propos du service de Via Rail depuis 1978, par exemple, j'aimerais que vous nous parliez des relations de vos membres avec leur employeur, c'est-à-dire Via Rail. J'aimerais savoir si les relations sont bonnes, si vous avez des rapports étroits à propos du service offert par Via Rail, sur le plan de la commercialisation, par exemple, de l'accueil aux passagers, comme on le fait sur les avions, par exemple.

Troisièmement, d'après votre mémoire et vos commentaires à propos du gouvernement, je sais que nous n'allons probablement jamais voter pour le même parti, mais ne pensez-vous pas que si Via était réintégré au sein du CN. . . ? J'ai l'impression que Via a été tenu en otage depuis ses tous débuts sous l'ancien gouvernement, qui

[Texte]

they are not here any more. Would you suggest that VIA should go back to CN, and could you comment on what cost would be involved, if you happen to agree with that statement?

• 1035

**Mr. Cerilli:** First of all, in consultation with the unions from VIA Rail, in the last year there was some very deliberate communication between Mr. de Belleval and ourselves to determine what path he was going on and how we were going to come down that path together, so that the federal government could recognize that we were interested in an expanded new service for Canada. Of course he got fired, so that settled that.

With the new regime we had to twist a few arms. We did get a couple of meetings, but the meetings were very negative, and the reason was obvious: they were there for one purpose. With those same two gentlemen, Mr. Lawless and Mr. Morin, we communicated a lot with them during the CN Express days, and look what happened to that outfit. We have not had very good communications, if you like, except the ones that I have reported to you now in regard to the notice.

In regard to your second question, the employer and employees' relationship, and marketing, and so on, I think the employees got so bloody frustrated over the last three or four years, simply because we negotiated a contract that would give them some security for a vision of the future. They gave up blood and sweat in the crewing concept in order to get some security. We were let down.

The fact of the matter is that one porter, for example, now has to look after two sleeping cars. That is a hell of a concession to make. Amtrak did that, and look at them. The employees are frustrated, they are mad, and so on the marketing aspect, if it was not for them to keep the thing rolling and communicate with the public, under those extreme conditions of bad cars, hot cars in the summer, cold cars in the winter, and God knows what else, the service would be in a hell of a mess. But their dedication has certainly survived it and we are thankful that the people appreciated that and are supporting us today.

Back to CN, that is a concept that the federal government have to consider. They created VIA against our wishes. I think some of you were probably at the hearings in Winnipeg. All hell broke loose with CP when we suggested, in our brief to the CTC, that CN take over the operation under a Crown corporation because of the layers of bureaucracy that are already structured, to alleviate some of the cost. That did not happen. You created VIA Rail.

[Traduction]

n'est plus au pouvoir. Pensez-vous qu'il serait bon que Via revienne au CN et, le cas échéant, pourriez-vous nous dire combien cela coûterait?

**M. Cerilli:** Tout d'abord, en consultation avec les syndicats de Via Rail, nous avons communiqué régulièrement, l'an dernier, avec M. de Belleval afin de déterminer quelle voie il empruntait et comment nous pourrions collaborer, car nous voulions que le gouvernement fédéral puisse reconnaître que nous nous intéressions à l'expansion d'un nouveau service au Canada. On l'a bien sûr congédié, ce qui a mis fin à tout cela.

Sous le nouveau régime, nous avons dû tordre quelques bras. Nous avons réussi à obtenir deux ou trois réunions, mais celles-ci étaient très négatives et la raison en était évidente: ces gens n'étaient là que dans un seul but. Nous avons beaucoup parlé avec ces deux messieurs, Lawless et Morin, à l'époque du CN Express et voyez ce qui est arrivé à cette entreprise. Nous n'avons pas eu d'échange de vue fructueux, si vous voulez, à l'exception de ceux dont je vous ai parlé à propos de l'avis.

Pour ce qui est de votre deuxième question, c'est-à-dire les rapports entre employeur et employés, en ce qui concerne notamment la commercialisation, je pense que les employés sont devenus extrêmement frustrés ces trois ou quatre dernières années, simplement parce que nous avons négocié une convention collective qui leur assurerait une certaine sécurité pour l'avenir. Ils ont dû faire beaucoup de concessions sur le plan des équipes de travail afin d'obtenir une certaine sécurité. Nos espoirs ont été trompés.

Le fait est que maintenant, un seul employé doit s'occuper de deux wagons-lits, par exemple. C'est toute une concession qu'on a faite. Amtrak a fait la même chose et regardez ce qui s'y passe. Les employés sont frustrés, ils sont furieux et pour ce qui est de l'aspect commercialisation, le service serait vraiment terrible si ce n'était des employés qui continuent de faire fonctionner les trains et de communiquer avec le public, dans des conditions extrêmes: voitures inconfortables, trop chaudes en été et trop froides en hiver, et ainsi de suite. Cependant, leur ardeur au travail s'est certainement maintenue et nous sommes heureux que les gens l'aient apprécié et nous appuient aujourd'hui.

Pour en revenir au CN, c'est une idée que le gouvernement fédéral doit envisager. C'est lui qui a créé Via à notre corps défendant. Je pense que certains d'entre vous étiez probablement aux audiences de Winnipeg. Les représentants de CP ont poussé les hauts cris lorsque nous avons suggéré dans notre mémoire à la Commission canadienne des transports que le CN soit responsable de toutes les activités en tant que société d'État, parce que toute la bureaucratie était déjà structurée, et que l'on pourrait ainsi compenser certains des coûts. Cela ne s'est pas réalisé, on a plutôt créé Via Rail.



*[Text]*

The question that Mr. Benjamin asked in regard to why CP is the only one that has been totally reduced is a good question. I do not know what the concept would be under CN and what mandate they would have. I would imagine that, had we had an opportunity to appear before a royal commission prior to this decision, those questions could have been answered, and developed, and somebody would have made that determination.

While I am on the subject of commissions, I just want to put on the record that the commission being established right now does not have any road transport representatives nor does it have any marine representatives on it. That is a void that has to be filled, and I just want to put that on the record to you, Mr. Chairman, that those representatives are missing from that commission, even though it is going to be working after the fact.

**The Chairman:** Mr. Gray, I want to thank you for those three short questions, and, Mr. Cerilli, I want to thank you for the three very direct answers to those questions. That got two members on within the time.

**Mr. Nault (Kenora—Rainy River):** Welcome, Mr. Cerilli. I want to start by putting in context really what we are talking about here. We are talking about two different railways, not CN and CP, but VIA as being two separate railways.

One is an efficient railway, and the other is basically there as a service to the isolated areas of this country to keep them part of the mainstream society of Canada, because of the large geographic area of this country. I think everybody has to be aware that the isolated areas will never make any money, and if they think they will, then they are kidding themselves and they should not be in this room if they do not know that.

• 1040

Let us talk about the efficient part of the railway, and let us break it up into sections. I will talk about the area I know the best, which is the Canadian, which runs through northern Ontario in particular, which I know a lot about. There has been talk that it is the fourth most efficient portion of this particular railway, and during the peak period it runs at about 96% capacity. It is full. You cannot get on there. I have had people call my office all summer long, asking what are they doing cutting VIA when the Canadian is packed; we cannot even get a reservation to go from A to B.

Based on that... and the fact is that non-peak drops—winter-time comes and the equipment is not efficient and the tourism trade drops down to a certain extent. I am interested in your views on why they would want to cut the Canadian, based on the fact that it has phenomenal potential, it is shown to be efficient, based on the fact that it is running at a 96% efficiency rate or capacity in the peak period with the equipment they have. Anybody who

*[Translation]*

M. Benjamin a posé une bonne question lorsqu'il a demandé pourquoi CP était la seule société dont on a réduit tous les services. J'ignore comment cela fonctionnerait avec le CN et quel serait son mandat. Je suppose que si nous avions eu la possibilité de témoigner devant une commission royale d'enquête avant l'annonce de cette décision, on aurait pu examiner ces questions, y répondre et en arriver à une conclusion.

A propos des commissions, je tiens à signaler que celle qu'on est entrain de créer présentement n'aura pas de représentants du transport routier ni du transport maritime. C'est un vide qu'il faut combler et je tenais à vous le signaler, monsieur le président, même si cette commission fera son travail une fois la décision prise.

**Le président:** Monsieur Gray, je tiens à vous remercier de ces trois brèves questions, et je vous remercie, monsieur Cerilli, d'avoir donné ces trois réponses très directes à ces questions. Deux députés ont donc pu poser des questions pendant le temps prévu.

**M. Nault (Kenora—Rainy River):** Bienvenue, monsieur Cerilli. Je tiens d'abord à situer la question dans son contexte. Nous parlons de deux chemins de fer différents; il ne s'agit pas du CN et du CP, mais de deux chemins de fer distincts au sein de VIA.

L'un est un chemin de fer efficace et l'autre offre essentiellement un service aux régions isolées du pays afin de les relier à l'ensemble de la société canadienne, étant donné la grande étendue du pays. Nous devons tous comprendre, je pense, que le service dans les régions isolées ne sera jamais rentable et quiconque pense qu'il le sera ne fait que se leurrer et ne devrait pas être dans cette salle.

Parlons de la section efficace du chemin de fer et subdivisons-la. Je vais parler de ce que je connais le mieux, à savoir le Canadien, qui dessert le nord de l'Ontario en particulier, que je connais très bien. On a mentionné que c'était le quatrième tronçon le plus efficace de ce chemin de fer, et en période d'affluence, les places sont occupées à 96 p. 100 environ. Le train est bondé. On ne peut pas obtenir de places. Des gens n'ont pas cessé de téléphoner à mon bureau tout l'été pour me demander pourquoi on effectuait des réductions chez VIA, quand le Canadien est bondé, qu'on ne peut même pas obtenir de réservations.

Il est vrai que nous ne sommes pas toujours en période de pointe, et quand l'hiver arrive, le matériel ne convient pas et le tourisme diminue dans une certaine mesure. J'aimerais savoir pourquoi, selon vous, on voudrait réduire le service du Canadien, étant donné ces possibilités phénoménales, puisqu'il est efficace si l'on en juge par son taux d'utilisation de 96 p. 100 en période de pointe en dépit du matériel utilisé. Quiconque a travaillé

[Texte]

has ever worked on this equipment, which I have. . . I can honestly tell all the members it is surprising anyone rides on it at all. It is not the workers' fault. The equipment is so old it breaks down half the time. Could you give us your views on why they would cut that and what direction that would indicate to you?

**Mr. Cerilli:** In addition to what I have already said about part of that, there is another section of that, and I think it is important we recognize it. As a labour movement we are on record as saying if there is any notion to have Amtrak, because of the nature of our country, built close to the United States. . . if this government is entertaining any notion that Amtrak operate on that line because of its lucrativeness, then it is really going to be disastrous. If that happens, I think the membership and the workers of this country and the citizens of this country will certainly be frustrated to no end.

So that is another option I think might happen: they are making room for the Amtrak operation because of the nature of our nearness to the American border. In addition to that, because of the type of ridership that is in there, if any portion of some 400,000 riders decide to take a bus. . . and maybe this is their end of it, to convert people who cannot afford or are not able to ride the train and force them onto the bus. I think that is something that will adversely affect us, because certainly we have had a reciprocal agreement with Amtrak over the years where, for example, out of Toronto, they run one train to Chicago. . . the Canadian crews run there and one train runs back into Ontario. Certainly to eliminate it completely, if they have that in mind, is going to be disastrous, and we will never see operations under VIA or CN back on there.

**Mr. Nault:** Let us just go to the job situation now. There has been a lot of discussion, a lot of wrangling back and forth, over how many jobs are going to be lost. I am curious to know—and I will ask the CN and CP representatives from the UTU about that. Are the CN and CP employees who work on VIA trains and who are not part of your union, for example, part of that figure of roughly 2,700 we are being told of?

**Mr. Cerilli:** Yes, that is the total figure. That is the total figure Mr. Lawless has released. The actual figure will be known some time within this period until January 15.

I want to repeat that it is insane for anyone to suggest anything can shake down in this 90-day period. . . to negotiate the conditions and how the change and elimination will take effect by January 15. I think some pressure has to come from this committee on the government and the Minister of Labour and the Minister of Transport to allow some expansion of that area in that period affecting us. You are going to see one hell of a mess in this country. . . trying to accommodate some 7,000 employees in the movement that will take place if

[Traduction]

sur ces trains, comme je l'ai fait—je peux dire franchement à tous les députés qu'il est étonnant que quelqu'un puisse prendre ces trains. Ce n'est pas la faute des employés. Le matériel est tellement vieux qu'il tombe en panne la moitié du temps. Pourriez-vous nous dire pourquoi, selon vous, on réduirait ce service et que vous en déduisez?

**M. Cerilli:** J'ajouterais qu'il y a un autre élément dont il faut tenir compte et je pense qu'il est important de le reconnaître. Notre syndicat a dit publiquement que si, à cause de la nature de notre pays et de la proximité des États-Unis—le gouvernement envisageait la possibilité de confier cette ligne à Amtrak parce que cette compagnie fonctionne de façon lucrative, ce sera vraiment désastreux. Si cela se produit, je pense que nos membres et tous les autres employés du pays, ainsi que tous les citoyens du Canada n'en finiront certainement plus d'être insatisfaits.

Voilà donc une autre possibilité: On ferait place à Amtrak à cause de la proximité de la frontière américaine. En outre, étant donné le type de voyageurs qui utilise ce service, si certains des 400,000 passagers décidaient de prendre l'autocar—on cherche peut-être justement à forcer les gens qui ne pourront plus voyager par train à prendre l'autocar. Je pense que cela nous nuira, parce que nous avons un accord de réciprocité depuis des années avec Amtrak, par exemple entre Chicago et Toronto—Si l'on songe à éliminer cela complètement, ce sera désastreux et nous ne verrons plus jamais de trains de VIA ou du CN y rouler.

**M. Nault:** Parlons maintenant de la question des emplois. On a entendu toute sorte de chiffres, quant au nombre d'emplois qui disparaîtront. Je voudrais bien savoir—et je vais poser la question aux représentants des Travailleurs unis des transports du CN et du CP. Est-ce que les employés du CN et du CP qui travaillent sur les trains de VIA et qui ne font pas partie de votre syndicat, par exemple, sont comptés dans ce chiffre de 2,700 emplois dont on nous parle?

**M. Cerilli:** Oui, c'est le chiffre total. C'est le total qu'a divulgué M. Lawless. Le chiffre réel sera connu d'ici au 15 janvier.

Je tiens à répéter qu'il est insensé de croire qu'on peut régler tout cela pendant cette période de 90 jours—c'est-à-dire qu'on peut négocier les conditions dans lesquelles les changements et les suppressions d'emplois seront effectués d'ici le 15 janvier. Je pense que le Comité doit exercer des pressions auprès du gouvernement, du ministre du Travail et du ministre des Transports, afin qu'on prolonge cette période. Vous allez voir un véritable chambardement dans ce pays—si M. Lawless a dit vrai quand il a parlé de quelque 7,000 employés touchés par



[Text]

in fact what Mr. Lawless says is true, that they will have to move from Vancouver to Halifax.

• 1045

**Mr. Nault:** One of the things that maybe the committee might not be aware of is the fact that CP, for example, runs a VIA train through northern Ontario. They are CP employees and it is just what we call passenger service and they go to work on VIA trains.

This severance package that is being bandied around of \$140 million, are those individuals part of that package?

**Mr. Cerilli:** Again, it depends on the agreements that are involved. The employees who are on train and some of the station employees who belong to our agreements, they are involved.

There are different unions. There are the Carmen, the BLE, the UTU and so on, as you are aware, so for those collective agreements the conditions will have to be explained to you by those people, because I am not going to try to explain the provisions of those collective agreements or the conditions in which they may or may not be able to go back to CN or CP.

I am unable to answer you that directly.

**Mr. Nault:** Okay, I will turn it over to Mr. Keyes.

**The Chairman:** Mr. Keyes, you have four minutes it left.

I just want to get it clear on this 90 days. I know there is 90 days under the Canada Labour Act, but are you talking about 90 days in your collective agreement?

**Mr. Cerilli:** There is a provision in the special agreement that was signed in 1977-78 between the government and the unions and the two railways and VIA Rail, when it was incorporated, that gives us that 90-day notice under that special agreement. The final plan, if you will recall, which is all part of this whole process, allows that anything initiated by the federal government has to come through that special agreement as a notice.

**The Chairman:** I do not want to prolong this because you gave some explanation before, but I am interested in that comment. You have been very direct in your evidence on all these questions but I am interested. You say the 90 days is not going to work. Therefore, you have to expand it. That may be legitimate, but how can you say that? Why did you put it in there and agree to it in the first place if you think right now it is not possible to make it work?

**Mr. Cerilli:** Good question. Excellent. I am glad somebody asked that because that 90 days was for the normal transition of transfer of employees from CN-CP to the Halifax Maintenance Centre, for example. You are

[Translation]

cette mesure, certains devant aller de Vancouver à Halifax.

**M. Nault:** Les membres du Comité ne savent peut-être pas que CP est responsable d'un train de VIA dans le nord de l'Ontario. Des employés de CP sont simplement affectés au service voyageur et ils travaillent à bord de trains de VIA.

Ces employés font-ils partie de ceux qui se partageront les indemnités de fin de service de l'ordre de 140 millions de dollars dont on entend parler?

**M. Cerilli:** Tout dépend des conventions collectives dont il est question. Les employés qui travaillent sur les trains et certains employés de gare pour lesquels nous avons négocié des conventions font partie de ce nombre.

Il y a différents syndicats. Il y a la Fraternité des wagonniers, la Fraternité des mécaniciens de locomotives, les Travailleurs unis des transports et ainsi de suite, comme vous le savez, et dans le cas de ces conventions collectives, ce sont leurs représentants qui devront vous expliquer les modalités des conventions et les conditions, dans lesquelles ces employés pourront retourner au CN ou au CP.

Je suis incapable de vous répondre directement.

**M. Nault:** Très bien, je vais donc céder la parole à M. Keyes.

**Le président:** Il vous reste quatre minutes, monsieur Keyes.

Je tiens à préciser une chose à propos des 90 jours. Je sais que le Code canadien du travail prévoit 90 jours, mais parlez-vous de 90 jours dans votre convention collective?

**M. Cerilli:** Dans la convention spéciale signée en 1977-1978 entre le gouvernement, les syndicats, les deux compagnies de chemin de fer et VIA Rail, lors de sa constitution, il y a une disposition qui nous donne droit à un préavis de 90 jours. D'après le plan définitif, si vous vous souvenez bien, tout ce que le gouvernement fédéral fait dans le cadre de ce processus doit tenir compte du préavis prévu dans cette convention spéciale.

**Le président:** Je ne veux pas poursuivre trop longtemps dans cette voie puisque vous avez déjà donné une explication, mais votre commentaire m'intéresse. Vous avez été très franc en répondant à toutes ces questions. Cependant, vous avez dit que la période de 90 jours ne convenait pas et je vous demanderais d'en dire davantage. Vous avez peut-être raison, mais j'aimerais que vous nous disiez pourquoi? Pourquoi avez-vous accepté une telle disposition au départ si vous pensez maintenant que cela ne fonctionnera pas?

**M. Cerilli:** C'est une excellente question. Je suis ravi que quelqu'un pose la question, parce que cette disposition relative aux 90 jours concernait la transition normale en cas de transfert d'employés du CN ou du CP

**[Texte]**

talking about 100 people and it was direct. So the mechanics of how you do it are direct.

This is the complete elimination, if you like, of up to 50% of the employees and 50% of the services, so the 90 days becomes a little different in regard to how the process is applied.

**The Chairman:** I see.

**Mr. Cerilli:** It is a reverse. With the 90 days—

**The Chairman:** If I can paraphrase, the 90 days initially, in your idea and the union and the contract that was negotiated, was for normal procedures—

**Mr. Cerilli:** Reductions and—

**The Chairman:** —reductions and administration within the system.

**Mr. Cerilli:** Right on.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Keyes.

**Mr. Cerilli:** That is right. That would accommodate it.

**The Chairman:** Got it. Got it.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Cerilli, for an in-depth report.

Last week, much discussion and real consideration was being given to the notion that funding for the nine remote routes in this country, worth an estimated \$45 million, would be considered a social obligation and removed from the actual VIA Rail budget and drawn out of general revenues or the treasury. There was no mention of that in your report. I am just wondering if you had heard that and what is your opinion of it.

**Mr. Cerilli:** What we are concerned about with the remote area protection is that it again becomes part of the five-year plan, if you like, and from our understanding of it, it is only for one year.

We could have made a point of that, I guess, and I have made a note of it, that somewhere along the line we have to be more aggressive on the north.

We certainly believe that the... For example, in my province, from Winnipeg to Churchill, from Gillam to Churchill, there is no other means but rail and to resupply and refuel the north is very important to this country if we mean that those peoples up there shall survive and be part of this operation in this country. We are fearful that unless the government commits itself totally to the picture of rail transportation, the one-year guarantee of that might be reviewed again and again by other people, other Cabinet ministers, other governments, and it could be the elimination of those services once they start reviewing the number of passengers who go up there.

**[Traduction]**

au Centre de maintenance de *Halifax*, par exemple. Il s'agit-là d'une centaine de personnes et le transfert était direct. Le mécanisme était donc très clair.

Dans le cas qui nous occupe, il s'agit d'une suppression complète de postes et de services pouvant aller jusqu'à 50 p. 100, et la période de 90 jours n'est plus appropriée.

**Le président:** Je vois.

**M. Cerilli:** Dans le cas des 90 jours. . .

**Le président:** Si je peux me permettre de paraphraser, la période de 90 jours prévue dans la convention, d'après vous et le syndicat, portait sur des procédures normales. . .

**M. Cerilli:** Dans le cas de réductions et. . .

**Le président:** . . . dans le cas de réductions et de changements administratif.

**M. Cerilli:** En effet.

**Le président:** Merci. Monsieur Keyes.

**M. Cerilli:** C'est exact. C'était une période convenable.

**Le président:** J'ai compris.

**M. Keyes (Hamilton ouest):** Merci, monsieur le président. Je vous remercie, monsieur Cerilli, pour cet excellent rapport.

La semaine dernière, on a discuté et examiné surtout la question du financement des neuf liaisons éloignées coûtant environ 45 millions de dollars, et l'on disait que cela devait être considéré comme une obligation sociale, financée par le Trésor, au lieu de faire partie du budget d'exploitation de VIA Rail. Vous n'avez pas mentionné cette question dans votre rapport. Je me demande si vous en avez entendu parler et quelle est votre opinion.

**M. Cerilli:** Cette question de la protection des régions éloignées nous préoccupe parce qu'elle fait partie du plan quinquennal, si vous voulez, alors que d'après nous ce n'est que pour un an.

Nous aurions pu mentionner qu'il fallait être plus agressif dans le Nord, et j'avais écrit une note à ce propos.

Nous croyons certainement que le... Dans ma province, par exemple, de Winnipeg à Churchill et de Gillam à Churchill, il n'existe aucun autre moyen de transport que le chemin de fer et il est très important pour le pays de d'approvisionner le Nord si nous voulons que les habitants de ces régions survivent et contribuent au réseau de transport du pays. Nous craignons que, si le gouvernement ne s'engage pas vraiment totalement à maintenir le transport ferroviaire, cette garantie d'un an pourrait être remise en question régulièrement par d'autres gens, d'autres ministres, d'autres gouvernements, de sorte qu'on risquerait de supprimer ces services après avoir déterminé combien de voyageurs se rendent là-bas.



[Text]

I think it is important to see it that way because the people who use that service to the remote communities depend on it entirely.

**Mr. Keyes:** Just to get to the gist of my question, we are talking about \$45 million in subsidies for those nine remote routes, and what we have been talking about here and a possible recommendation of this very committee might be to say: you have \$45 million in the VIA budget for those remote routes; let us pull that \$45 million out of the VIA budget, give VIA Rail that \$45 million out of general treasury. Would you not agree that the \$45 million could go a long way to restoring many routes in this country?

• 1050

**Mr. Cerilli:** I would not want to start tinkering with what a government's commitment is to remote communities or the total picture of passenger train services.

**Mr. Keyes:** No, they are committed to the nine remote routes.

**Mr. Cerilli:** I know that.

**Mr. Keyes:** Where the money is coming from is the question.

**Mr. Cerilli:** I really do not care where the money comes from as long as those communities are protected. I am answering you this way specifically because, if we give it to VIA Rail directly, I wonder if they will use it specifically for their remote communities or if they will do it somewhere else. I think that is a very important consideration that this committee has to look at so it does not get lost in the shuffle.

I want to say that sincerely for the simple reason that in 1987 Mr. Crosbie, then Minister of Transport, committed \$360 million, I think it was, to renovate the old equipment. We have been trying to get some accounting of that, and we hear now that the first train set might roll off the repair lines from Montreal shops next year.

**Mr. Keyes:** The question of funding for new equipment put forward by the committee vice-chairman, I believe, is put to you in isolation, Mr. Cerilli. When Canadians are asked to invest hundreds of millions in new passenger rail equipment, would you not agree that it is important, in the same breath, to point out that in light of the amputation of the VIA routes money destined for VIA equipment would ultimately be redirected to other modes of transportation, which would have to pick up the passengers left standing on station platforms across the country?

**Mr. Cerilli:** That is right, and I think the road transport lobby has made no bones about it: take the \$600 million, use it to repair our highways so we can kick the crap out

[Translation]

Je pense qu'il est important de voir la question sous cet angle, parce que les gens qui utilisent le service à destination des localités éloignées en dépendent totalement.

**M. Keyes:** Pour résumer la question, nous parlons de subventions de 45 millions de dollars pour maintenir ces neuf liaisons éloignées, et le Comité pourrait donc recommander que les 45 millions de dollars prévus au budget de VIA pour ces liaisons éloignées ne fassent plus partie du budget général de VIA, mais lui soit versés directement du Trésor. Mais vous reconnaîtrez avec moi qu'avec 45 millions de dollars on pourrait remettre en état un grand nombre d'itinéraires canadiens?

**M. Cerilli:** Je n'ai pas l'intention de débattre la question de la responsabilité du gouvernement à l'égard des collectivités éloignées ou des services ferroviaires de voyageurs en général.

**M. Keyes:** Le gouvernement a promis de maintenir neuf itinéraires éloignés.

**M. Cerilli:** Je ne l'ignore pas.

**M. Keyes:** La question est de savoir comment les financer.

**M. Cerilli:** Peu importe comment ces services sont financés dans la mesure où ces collectivités sont protégées. Si je vous dis cela, c'est parce que si Via Rail recevait les fonds directement, je me demande si la compagnie s'en servirait pour desservir ces collectivités éloignées ou si elle s'en servirait à d'autres fins. Je pense que c'est un point important que les membres du Comité ne devraient pas perdre de vue.

En disant cela, je suis sincère, pour la simple raison qu'en 1987, M. Crosbie, qui était alors ministre des Transports, avait donné 360 millions de dollars à la compagnie, si ma mémoire est fidèle, pour renouveler le matériel roulant. Or, nous attendons toujours qu'on nous rende des comptes et nous venons d'apprendre que le premier train devrait quitter les ateliers de réparation de Montréal l'an prochain.

**M. Keyes:** Je pense que c'est à vous en particulier, monsieur Cerilli, que le vice-président du Comité a posé cette question sur le financement du nouveau matériel roulant. Lorsqu'on demande aux Canadiens de dépenser des centaines de millions de dollars pour l'achat de nouveau matériel roulant pour le service voyageurs, ne pensez-vous pas qu'il soit aussi important de leur faire remarquer que, parce que Via a supprimé certains itinéraires, les sommes prévues pour l'achat de matériel roulant vont en fin de compte être affectées à d'autres modes de transport qui devront venir chercher les voyageurs laissés en carafe dans les gares canadiennes?

**M. Cerilli:** C'est juste, et d'ailleurs le lobby des transporteurs routiers nous l'a dit carrément: consacrez ces 600 millions de dollars à la réparation des autoroutes

[Texte]

of them; in addition to that, we want \$10 billion to \$15 billion in the next 10 years just to repair the 24,000 kilometres across the country and repair the bridges.

**Mr. Keyes:** So if the money is not going to Peter, it is going to Paul.

**Mr. Cerilli:** That is right.

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** Mr. Cerilli, you mentioned an environmental statement and you read out certain percentages for the various modes. What do those percentages represent? They are percentages of what?

**Mr. Cerilli:** The fuel consumption and carbon dioxide that is emitted from modes of transport into the atmosphere.

**Mr. Atkinson:** But they were percentages.

**Mr. Cerilli:** Yes.

**Mr. Atkinson:** Percentages of what, the total?

**Mr. Cerilli:** That contribution from the total picture of other emissions from our industries.

**Mr. Atkinson:** I think it was CO<sub>2</sub> emissions, was it?

**Mr. Cerilli:** What that means is: if one gallon of fuel supports  $x$  by all rail, in order to carry that same amount of freight or the same number of passengers by truck or bus or whatever, how much will it take?

**Mr. Atkinson:** That is what I am wondering. Is it broken down into percentages?

**Mr. Cerilli:** I do not have the figures here with me, but Transport Canada and some other departments, Environment Canada, have those figures broken down.

**Mr. Atkinson:** Those would be more relevant than just the percentages. Obviously we have heard that 3% of the passengers are moved by rail, 6% or 7% by air, and then something like 87% by car. So it would be more relevant to show it is more efficient on the basis of one gallon rather than those percentage figures you gave.

**Mr. Cerilli:** That is correct. I could have sent that, but if Mr. Angus would supply the committee with it, I will certainly—

**Mr. Atkinson:** Those are figures from Transport Canada, are they?

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** The 1988 study.

**Mr. Atkinson:** In regard to the labour contracts, Mr. Cerilli, Transport 2000 was before us and made some recommendations as to how to make VIA more efficient

[Traduction]

afin que nous puissions les user jusqu'à la corde; en outre, nous allons avoir besoin de 10 à 15 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années simplement pour remettre en état 24,000 kilomètres de routes et les ponts sur lesquelles elles passent.

**M. Keyes:** Donc, si on ne donne pas aux uns, il faut donner aux autres?

**M. Cerilli:** C'est juste.

**M. Atkinson (St. Catharines):** Monsieur Cerilli, vous avez abordé la question de l'écologie et mentionné certains pourcentages pour les divers modes de transport. Que représentent ces pourcentages? Ce sont des pourcentages de quoi?

**M. Cerilli:** Cela représente la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone pour les divers modes de transport.

**M. Atkinson:** Mais il s'agit de pourcentages.

**M. Cerilli:** En effet.

**M. Atkinson:** Des pourcentages de quoi? Du total?

**M. Cerilli:** Il s'agit du pourcentage d'émissions dont nos industries sont responsables.

**M. Atkinson:** Je pense que vous parliez des émissions de bioxyde de carbone n'est-ce pas?

**M. Cerilli:** Je m'explique: si un gallon de carburant permet de transporter tel poids ou tel nombre de passagers par voie ferrée, combien de carburant utilise un camion, un autobus, etc pour transporter le même poids ou le même nombre de passagers?

**M. Atkinson:** C'est la question que je me posais. Les chiffres sont présentés sous forme de pourcentage?

**M. Cerilli:** Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais Transports Canada et d'autres ministères comme Environnement Canada, l'ont fait.

**M. Atkinson:** Les chiffres totaux seraient plus utiles que les pourcentages. On nous a déjà dit que 3 p. 100 des voyageurs utilisaient les chemins de fer, 6 ou 7 p. 100 les avions et environ 87 p. 100 l'automobile. Il serait donc plus utile de nous montrer que le chemin de fer est plus économique en basant vos calculs sur un gallon de carburant plutôt que de nous donner tous ces pourcentages.

**M. Cerilli:** Vous avez raison. J'aurais pu le faire, mais M. Angus, j'en suis sûr, se fera un plaisir de remettre au Comité. . .

**M. Atkinson:** Vous citez les chiffres de Transports Canada, n'est-ce pas?

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Il s'agit de l'étude de 1988.

**M. Atkinson:** En ce qui concerne les conventions collectives, monsieur Cerilli, Transport 2000 a comparu devant nous et a fait certaines recommandations pour



[Text]

and so on. They indicated that middle management was bloated and there should be cuts.

• 1055

They also indicated that labour contracts should be renegotiated and that this had occurred with Amtrak. There were indications that some inefficiencies resulted from those contracts and from the distribution of manpower. Is that correct?

**Mr. Cerilli:** I do not think so, because they were negotiated in good faith with the unions involved. Making that statement now has prejudged and pre-empted any contract the corporation may have had with those unions.

We started the process of that kind of dialogue with the corporation some five years ago. As I reported here, we wound up with a reduced-crew concept for the on train and for station services.

Against the background that we were led to believe there would be new equipment, and if we were going to survive, and all the rest of it, it was incumbent to have the same dialogue with those unions and to have meaningful negotiations on that basis.

We are now talking about total destruction. Trying to compare that statement to what may have been is like putting the cart before the horse. But I certainly did not find the operation was unfair under the conditions we were working with at that time.

**Mr. Atkinson:** So is your feeling that, if the commitment for new equipment were kept and so on, there possibly were certain inefficiencies, and that contracts could be renegotiated?

**Mr. Cerilli:** Amtrack made that point and I think everybody is looking at that. They submitted their report in Saint John, New Brunswick, at the conference there in mid-September. Everybody is well aware of that now and is, I think, using the report.

If they had done it eight or nine years ago—we started the process five years ago, but certainly the commitment from the federal government and the corporation is different. We are now very suspicious of what has happened and the workers are very frustrated and do not trust people any more.

I think it has created a bad atmosphere in labour relations. When you start convincing workers, as a union, to say they have to move this way and then they get kicked with this kind of approach, then the workers become very frustrated with industrial relations and the trust that might have been built up is gone.

**Mr. Atkinson:** Is it a fair assumption that the entire system needs revamping if it is to be efficient? That new equipment, middle management, labour negotiations, and every other class factor in the entire system needs to be

[Translation]

améliorer, entre autre, l'efficacité de Via. Leurs représentants ont indiqué qu'il y avait beaucoup trop de cadres moyens et qu'il faudrait élaguer.

Ils ont également indiqué que les conventions collectives devraient être renégociées et que cela s'était fait pour Amtrak. Ils ont parlé d'inefficacité imputable à ces conventions et à la répartition de la main-d'oeuvre. Est-ce bien le cas?

**M. Cerilli:** Je ne pense pas, parce que ces conventions ont été négociées de bonne foi avec les syndicats intéressés. Ce genre de déclaration jette un doute sur la valeur des conventions qui ont été signées avec ces syndicats.

L'amorce de ce dialogue avec la société remonte à cinq ans environ. Comme je vous l'ai déjà dit, nous avons décidé d'opter pour une équipe réduite à bord des trains et dans les gares.

On nous avait laissé entendre qu'on aurait du matériel roulant neuf et, pour survivre, il était impératif d'en parler avec les syndicats intéressés et de négocier intelligemment sur cette base.

Aujourd'hui, c'est le démantèlement pur et simple qui nous attend. Ce qui était prévu et ce qui est arrivé sont deux choses entièrement différentes. Mais à l'époque, dans les circonstances d'alors, on ne pouvait certainement pas parler d'injustice.

**M. Atkinson:** Vous pensez donc que si l'on vous avait donné du matériel et tenu d'autres promesses, il y aurait peut-être eu un manque d'efficacité mais on aurait renouvelé les conventions collectives?

**M. Cerilli:** C'est ce qu'ont dit les représentants d'Amtrak. Je pense que tout le monde a l'oeil sur le rapport qu'ils ont présenté à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à la conférence qui s'est tenue là-bas à la mi-septembre. Je pense désormais que tout le monde est au courant de l'existence de ce rapport.

S'ils l'avaient fait il y a huit ou neuf ans—nous avions commencé il y a cinq ans, mais le gouvernement fédéral et la société voient ça d'un oeil différent. Avec ce qui est arrivé, nous sommes devenus très méfiants et les employés sont frustrés, ils ne font plus confiance à personne.

Je pense que cela a créé un climat de travail déplorable. Quand vous arrivez à convaincre des employés syndiqués d'agir d'une certaine façon et qu'ensuite vous les placez brutalement dans une situation pareille, les relations de travail de valent plus grand-chose pour eux et ils ne font plus confiance à quiconque.

**M. Atkinson:** Je ne me trompe pas en disant que tout le système a besoin d'être remanié de fond en comble pour devenir efficace? Si l'on veut que le système devienne plus efficace, il va falloir repenser à tous les

[Texte]

looked at in order to make it more efficient? Is that a fair statement?

**Mr. Cerilli:** It is a fair statement to the extent that it depends on what we mean by labour contracts. Those labour contracts come up for renegotiation from time to time and that can be handled immediately.

The mid-management approach was something that, after that build-up, there was suddenly a drastic, inhumane cut in mid-management. People phoned me who are 45 years old and who said they had been notified on Tuesday and that on Friday they have to let them know which way they are going and that their family is devastated.

So there has to be a renewed approach in labour relations and in communications between the parties. If we are sincere about that, it is going to take a long time to rebuild the trust of workers towards people who say one thing and then do the opposite the next day.

**Mr. Atkinson:** With regard to middle management, are they new recruits or were they transfers from CN and CP as well?

**Mr. Cerilli:** Some of those workers were transferred from CN and CP on the premise that they had a future and then suddenly they were devastated with this kind of thing. And, in addition to that, as I pointed out, their notice was so abrupt that it is a wonder some people did not do things that would have had drastic effects on their livelihood.

• 1100

**Mr. Atkinson:** So middle management moves over. Does that solve a problem for CN and CP?

**Mr. Cerilli:** It solved the problem because it eliminated a number of jobs from CN and CP to carry those people. They transferred them on the premises. Those employees, by the way, made the decision to transfer over the VIA Rail because as CN and CP were transferring their maintenance work to VIA Rail and VIA Rail was going to do their own work, they needed that expertise. So the employees went over on the assumption that they were going to have a job. And of course now they are let down, as well as the other people who were let down.

**Mr. Atkinson:** What percentage of your union members would have come from CN and CP? Are there any new recruits?

**Mr. Cerilli:** There are some. The figures since the creation of VIA Rail have dropped significantly for all operations. The last big move was the maintenance centres from Halifax, Montreal, Toronto, Winnipeg, and Vancouver. Those maintenance centres in the last couple of years have had the most significant numbers transferred from CN and CP to VIA Rail—the CN more than CP. Some of the shakedown period of two or three years have already elapsed, so those people are now completely out

[Traduction]

facteurs en cause—le nouveau matériel roulant, les cadres moyens, les négociations syndicales, etc.? Vous êtes d'accord?

**M. Cerilli:** Oui, si l'on s'entend sur ce que signifient les conventions collectives. Les conventions collectives doivent être renouvelées de temps à autre et ça peut se faire immédiatement.

Pour les cadres moyens, c'est différent. On en a engagé de plus en plus et un beau jour on a fait des coupes brutales. Il y a des gens qui m'ont téléphoné, qui ont 45 ans et qui m'ont dit qu'on les avait prévenus le mardi et qu'on leur avait donné jusqu'au vendredi pour se décider et c'est une catastrophe pour leur famille.

Il faut donc que les relations syndicales et les communications entre les parties prennent un tour nouveau. Même si nous sommes sincères, cela prendra longtemps avant que les employés puissent faire à nouveau confiance à des gens qui disent une chose un jour et font le contraire le lendemain.

**M. Atkinson:** Est-ce que les cadres moyens sont de nouveaux employés, ou ont-ils été mutés de CN et de CP également?

**M. Cerilli:** Certains d'entre eux viennent de CN et de CP et on leur avait promis un bel avenir et brutalement, c'est la catastrophe. D'ailleurs, comme je vous l'ai fait remarqué, le préavis a été si court que je m'étonne que certains d'entre eux n'aient pas commis d'actes extrêmes.

**M. Atkinson:** On déplace donc les cadres moyens. Cela règle quelque chose pour le CN et le CP?

**M. Cerilli:** Ça règle un problème, en ce sens que le CN et le CP n'ont plus à payer leurs salaires. Les employés sont mutés. Je précise d'ailleurs qu'ils ont décidé d'opter pour VIA Rail parce que VIA Rail devenait désormais responsable de leur tâche, de l'entretien, et avait besoin de leur expertise. Les employés ont donc accepté de venir travailler pour VIA comptant être embauchés. Et aujourd'hui, bien entendu, on les laisse tomber, eux aussi.

**M. Atkinson:** Parmi vos membres, quel pourcentage travaillait pour CN et CP? Avez-vous de nouveaux employés?

**M. Cerilli:** Quelques-uns. Depuis la création de VIA Rail, pour toutes les activités les pourcentages sont à la baisse. Les derniers changements concernaient les centres d'entretien d'Halifax, de Montréal, de Toronto, de Winnipeg et de Vancouver. Depuis quelques années, c'est surtout de ces centres d'entretien de CN et de CP que les employés ont été mutés à VIA Rail, il y en a eu davantage du CN que du CP. C'était censé prendre de deux à trois ans, alors ces gens-là se sont complètement effacés. Bon



[Text]

of the picture. A lot of them cannot return to those railways.

**Mr. Atkinson:** What percentage?

**Mr. Cerilli:** I could not give you that percentage.

**M. Guy St-Julien (député d'Abitibi):** Ma première question porte sur la cancellation de trains, de wagons de passagers, sur la route Montréal-Senneterre au nord du Québec, dans une région éloignée: le 25 février 1989, la locomotive 9613; le 26 février 1989, la locomotive 9613; le 27 février, la locomotive 9648; le 1<sup>er</sup> mars, la locomotive 9613; le 2 mars, la même locomotive 9613; le 3 mars, la locomotive 9648; et le 5 mars, la locomotive 9648.

Chaque fois que le train est annulé, c'est à cause d'un manque d'électricité et de chauffage. Un employé de VIA m'a écrit une lettre. Le train a été annulé le 21 février, jour où j'ai posé une question à la Chambre des communes, ainsi que le 28 février 1989 et le 7 mars 1989 à cause de problèmes mécaniques qui n'avaient pas été réparés.

Est-ce que votre syndicat se réunit de temps à autre avec les patrons de VIA pour trouver des solutions afin d'éviter que cela se reproduise chaque semaine, chaque jour et chaque nuit que la locomotive part de Montréal sans être réparée? J'attribue un peu la faute aux employés, au syndicat. C'est arrivé à plusieurs reprises dans le nord du Québec, et la situation ne s'améliore pas. C'est toujours le passager qui est mal pris. Vers le 21 février, des milliers de dollars ont été dépensés en autobus, en repas, en hébergement et en taxis pour sortir ces 66 passagers d'une région isolée, pris dans un train dans le nord de l'Abitibi. Est-ce que vous avez des réunions avec les patrons pour trouver des solutions à ces problèmes?

**Mr. Cerilli:** I will answer directly first, yes; and now I am going to explain.

Yes, we have met on a number of occasions with management, with the people involved, to repair the defects. Every time a train comes in, the train conductor, the on-board service crews report the defects. The defects are so numerous that the ability of the shop craft employees to try to repair all of the defects becomes a tremendous job. To repair the wheel carriages, if they do not pull the coaches out of service, they will do that. When it comes to an electrical problem, to repair, for example, the air-conditioning, some work will be done. But as they do it and it gets out in the extreme heat of for example this summer, it breaks down—the capacity for that refrigeration unit will not be done.

We have met with them to ask them to put additional people to work to try to do that. We have pointed out a number of discrepancies in the manner in which things are done. In our opinion they were concentrating on other things—surveys and spending millions of dollars on all kinds of other things—and not concentrating on the services or allowing for expansion of capacity. When it came time for the blame, we took the blame. Do you know why? We did not kick enough ass, and we were not forceful enough to make sure those bloody repairs were

[Translation]

nombre d'entre eux ont perdu à tout jamais leur place aux chemins de fer.

**M. Atkinson:** Quel pourcentage cela représente-il?

**M. Cerilli:** Je ne peux vous donner de pourcentage.

**Mr. Guy St-Julien (Abitibi):** My first question concerns the cancellation of trains, of passenger trains, on the Montreal-Senneterre route in the north of Quebec, in a remote area: February 25th, 1989, locomotive 9613; February 26th, 1989, locomotive 9613; February 27th, locomotive 9648; March 1st, locomotive 9613; March 2nd, the same locomotive 9613; March 3rd, locomotive 9648; and March 5th, locomotive 9648.

Every time a train is cancelled it is because of a lack of power and heat. I received the letter from a VIA employee. The train was cancelled on February 21st, the day I asked the question in the House of Commons, and on February 28, 1989 and on March 7, 1989, because of some mechanical problem that had not been solved.

Do the members of your union meet off and on with VIA management to find solutions in order to keep this kind of thing from happening every week, every day or every night that the locomotive leaves Montreal without being repaired? I am partly blaming the employees, the union. It happened several times in northern Quebec and things have not improved. And it is always the passenger that pays the price. Around February 21st, thousands of dollars were spent on bus fare, meals, housing and cab fares to allow those 66 passengers to leave a remote area, the north of Abitibi, where the train had left them stranded. Do you meet management to find solutions to these problems?

**Mr. Cerilli:** Je vous dis oui, d'emblée, et ensuite, je vous donne des explications.

Effectivement, nous avons rencontré les patrons à plusieurs reprises avec les intéressés, pour faire les réparations nécessaires. Chaque fois qu'un train entre en gare, le chef de train et son équipe signalent les problèmes. Les problèmes sont si nombreux que les employés des ateliers font face à une tâche énorme. Si les bogies peuvent être réparés sans immobiliser les voitures-coach, ils les réparent. Lorsqu'il s'agit de problèmes électriques, par exemple la climatisation, on s'en occupe généralement. La capacité de réfrigération est insuffisante; les appareils retombent en panne lorsqu'il fait extrêmement chaud, comme ç'a été le cas cet été.

Nous les avons rencontrés pour leur demander d'embaucher du personnel supplémentaire. Nous leur avons fait remarquer que les réparations ne se faisaient pas comme il fallait. À notre avis, on se concentrait sur d'autres choses—les sondages, des dépenses de millions de dollars pour toutes sortes de choses, à part cela—et non pas sur les services ou l'agrandissement des installations. Quand il a fallu jeter le blâme sur quelqu'un, c'est nous qu'on a choisis. Savez-vous pourquoi? Nous n'avons pas été suffisamment agressifs, nous ne nous sommes pas

[Texte]

done. Maybe we should have walked on the platform and said this train does not go out until it is properly repaired. But the employees have a tendency of saying we are going to make this thing work, and try to accommodate the passengers as best they can. They become frustrated and the passengers become frustrated.

• 1105

There were additional costs when trains could not go out because they had to be cancelled. Passengers had to be compensated with food and accommodation at least until another train set was put together. A lot of trains had to be cancelled because there was no equipment to make a new train set until the following morning when another train came in.

We are operating on a third-world level in terms of our approach to services, and that is unfortunate for a developed country. We should be ashamed of ourselves for providing that kind of service in this day and age.

**Le vice-président:** Nous aurons un vote en Chambre dans 30 minutes. Si tout le monde est d'accord, nous pouvons continuer pendant encore 15 minutes pour en terminer, parce que nous ne pourrions pas revenir. Quant aux autres témoins qui devaient être entendus ce matin, il nous sera malheureusement impossible de les entendre. Il s'agit des gens de l'Association des syndicats des cheminots du Canada. Nous allons tenter de trouver une autre date. Nous regrettons cette situation, mais comme il y a un vote à la Chambre. . .

**Mr. Benjamin:** When the vote is over, can we not come back here and sit until 1 p.m.? Can we not meet this afternoon?

**A voice:** We are.

**Le vice-président:** Oui, c'est ce que nous faisons.

We are meeting this afternoon—

**Mr. Benjamin:** Then we will hear these other witnesses this afternoon.

**Le vice-président:** Monsieur Benjamin, ces témoins ne pourront pas être présents cet après-midi. Déjà sept ou huit syndicats différents doivent comparaître cet après-midi. Nous nous sommes déjà entendus avec les représentants de l'Association des syndicats des cheminots afin qu'il puissent revenir jeudi de cette semaine ou plus tard. Il est possible qu'ils reviennent la semaine prochaine, monsieur Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thursday morning. . . ?

**Le vice-président:** Nous aurons l'occasion d'examiner cette situation avec le greffier cet après-midi pour la mettre au clair. Est-ce que le Comité est d'accord pour siéger encore 10 minutes avant le vote?

**Des voix:** Oui.

**Mr. Benjamin:** What about coming back after the vote and sitting until 1 p.m.?

[Traduction]

suffisamment démenés pour faire en sorte que ces fichues réparations soient faites. Peut-être aurait-il fallu que nous montions sur la plate-forme et que nous disions: ce train va rester ici jusqu'au moment où il sera bien réparé. Les employés ont toutefois tendance à dire: on va le faire marcher, afin de causer le moins d'inconvénients possible aux passagers. Un tel état de choses frustre les employés autant que les passagers.

Les coûts ont augmenté lorsqu'il a fallu annuler certains trains. Il faut alors dédommager les passagers, les nourrir et les loger, du moins jusqu'à ce qu'on puisse former un autre train. Beaucoup de trains ont dû être annulés car il n'y avait pas de matériel permettant de faire un nouveau train avant le lendemain matin, à l'arrivée de l'autre train.

Pour ce qui est de notre attitude vis-à-vis des services, on se croirait dans un pays du Tiers monde, ce qui est déplorable pour un pays développé. Nous devrions avoir honte de fournir un tel service à notre époque.

**The Vice-Chairman:** A vote will be taken in the House in 30 minutes. If everyone agrees, we might continue to sit for 15 minutes and try to finish, because we will not be able to come back. As to the other witnesses that were to be heard this morning, unfortunately it will be impossible to hear them. They are the people from the Canadian Railway Labour Association. We shall try to arrange another date. We are sorry for this, but since there is a vote in the House. . .

**M. Benjamin:** Lorsque le vote sera terminé, ne pouvons-nous pas revenir ici siéger jusqu'à 13 heures? Ne pouvons-nous pas siéger cet après-midi?

**Une voix:** C'est déjà prévu.

**The Vice-Chairman:** Yes, we shall.

Nous siégeons cet après-midi. . .

**M. Benjamin:** Nous pourrions alors entendre les autres témoins cet après-midi.

**The Vice-Chairman:** Mr. Benjamin, those witnesses will not be able to appear this afternoon. We already have seven or eight different unions for this afternoon. We have already made arrangements for the representatives of the Railway Labour Union to come back Thursday this week or later. They might be back next week, Mr. Benjamin.

**M. Benjamin:** Jeudi matin?

**The Vice-Chairman:** We will review the situation with the clerk this afternoon to clear this up. Does the committee agree to sit 10 more minutes before the vote?

**Some hon. members:** Agreed.

**M. Benjamin:** Pourquoi ne peut-on pas revenir ici après le vote et siéger jusqu'à 13 heures?



[Text]

**Le vice-président:** Le problème, monsieur Benjamin, c'est que nous ne savons pas comment les choses vont se passer en Chambre. Le vote peut durer un certain temps. Je pense que ce serait inutile de revenir immédiatement après.

**M. St-Julien:** Monsieur Cerilli, sur le plan de l'énergie, compte tenu des différents facteurs d'occupation de chacun des modes de transport au Canada, est-ce le train qui constitue le mode le plus économique au point de vue de l'énergie consommée par passager-kilomètre?

**Mr. Cerilli:** That is true. Every study in the world has shown that is true.

**M. St-Julien:** J'ai des chiffres sur la part de marché des différents modes de transport dans le secteur d'Halifax: l'automobile, 72 p. 100; l'autocar, 15 p. 100; l'avion, 11 p. 100; et VIA, 2 p. 100. Voici les chiffres pour le secteur de Vancouver: 65 p. 100 pour l'automobile; 10 p. 100 pour l'autocar; 24 p. 100 pour l'avion, et 1 p. 100 pour VIA. C'est l'autocar qui est censé être le mode de transport le plus économique au Canada. On a le tableau ici. On remarque qu'au Canada, ce n'est pas le train, mais l'autocar.

**Mr. Cerilli:** If 72% use cars, we have to take a look at... If we are talking about the number of passengers who use cars, trains, and buses, then 3% of that total by train is a significant amount. This is why the mayors and reeves of the eastern parts of Canada have stated so emphatically that passengers are indeed utilizing those trains and that expansion of the highways would create an additional unsafe condition. Based on that, I think the figures of utilization for passenger trains in Eastern Canada is a significant one and should be retained.

• 1110

**Mr. Chadwick (Brampton—Malton):** Will terminated VIA workers be paying union dues?

**Mr. Cerilli:** It will depend. If they are laid-off, no.

**Mr. Chadwick:** So they will not be paying union dues.

**Mr. Cerilli:** No, we waived that.

**Mr. Chadwick:** So that is an impact on you directly.

**Mr. Cerilli:** Let me clarify. The clause that is in dispute may have a different interpretation because—

**Mr. Chadwick:** There is a clause in dispute?

**Mr. Cerilli:** Yes, subsection 7.(1). Mr. Lawless and Mr. Bouchard have a different interpretation of the provision, and that is why we are going to arbitration with it.

[Translation]

**The Vice-Chairman:** The problem is, Mr. Benjamin, we do not know what will happen in the House. That vote could last for some time. I think it would be useless to come back immediately afterwards.

**Mr. St-Julien:** Mr. Cerilli, as to energy, taking into account the ridership of the various means of transportation in Canada, would trains be the most economical of energy consumed per passenger-kilometre?

**M. Cerilli:** C'est exact. Toutes les études faites dans le monde l'ont démontré.

**Mr. St-Julien:** I have some figures on the market share of various methods of transportation in the area of Halifax: cars, 72%; buses, 15%; planes, 11%, and VIA, 2%. Here are the figures for the area of Vancouver: cars, 65%; buses, 10%; planes, 24%, and VIA, 1%. It is buses that are supposed to be the most economical means of transportation in Canada. We have this table here. We see that in Canada, it is not trains, but buses.

**M. Cerilli:** Si ce sont 72 p. 100 qui utilisent l'automobile, nous devons faire l'examen de... Si nous parlons du nombre de voyageurs qui utilisent les automobiles, les trains et les autocars, si 3 p. 100 d'entre eux utilisent le train, cela représente un nombre considérable. C'est la raison pour laquelle les maires des grosses et petites villes de l'est du Canada ont tellement insisté sur le fait que les voyageurs utilisaient ces trains et que l'expansion des autoroutes augmenteraient les possibilités d'accidents. C'est pourquoi je pense qu'il y a effectivement un grand nombre de voyageurs qui utilisent les trains dans l'est du Canada et que le service devrait être maintenu.

**M. Chadwick (Brampton—Malton):** Est-ce que les employés de VIA qui ont été limogés vont continuer à payer des cotisations syndicales?

**M. Cerilli:** Cela dépend. Pas s'ils ont été mis à pied.

**M. Chadwick:** Ils ne payeront pas donc pas de cotisation syndicale?

**M. Cerilli:** Non, nous n'insistons pas pour qu'ils le fassent.

**M. Chadwick:** Cela n'aura donc aucun effet direct sur vous.

**M. Cerilli:** Je m'explique: l'article en litige peut être interprété différemment parce que...

**M. Chadwick:** Il y a un article en litige?

**M. Cerilli:** Oui, le paragraphe 1 de l'article 7. M. Lawless et M. Bouchard interprètent cette disposition d'une façon différente, et c'est la raison pour laquelle nous allons en arbitrage.

[Texte]

**Mr. Chadwick:** You are obviously wanting union dues.

**Mr. Cerilli:** I am on record as saying that this is not the issue at all. Economically it affects our union, but we will survive. Canada deserves passenger services across Canada.

**Mr. Angus:** We have had a lot of discussion in this committee about the northern routes. They are protected and because of this the government has decided to use them for the transcontinental service. The theory is that they will be able to provide the service to the protected communities or individuals along those routes, while at the same time providing a relatively speedy point-to-point distance service. Is that possible? Can they do both? Let us use the line from Winnipeg to Capreol as an example. Can they do flag-stops and still be a transcontinental?

**Mr. Cerilli:** That is going to be interesting. They will be able to do flag-stops, I would imagine. It depends on the capacity of the train. If they have only one coach going through that part of the country, it is possible that they may not have any capacity or seats. Some orders will be to have flag-stops, but it is going to be interesting to see how they will accommodate the public and maintain some kind of a schedule.

**Mr. Angus:** What kind of delays will that create? Is it enough to destroy the whole basis of the continental service?

**Mr. Cerilli:** It will depend on how many and all of that. Only time will tell. It is another indication of why the service could be under-used and eventually eliminated.

**Mr. Angus:** Just for the reference of members, that document I handed out did not have the source on it. It is entitled *A Plan to Identify and Assess Emission Reduction Opportunities from Transportation Industrial Engines and Motor Fuels*, prepared by Energy and Emissions Engineering, Transport Canada, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, May 1989.

• 1115

**Mr. Dionne:** There has been some suggestion that the on-train employees of VIA Rail are not perhaps what they should be. I simply want to put it on the record that I travel from New Brunswick to here by train very frequently. I am not sure how I am going to do it after this gutting of VIA Rail. I do not know if I come west one day, whether I will have to go east on the opposite side of the province to get home.

I have found the on-train employees of VIA Rail to be very courteous, very helpful and willing to do whatever they can to assist the travelling public. I have not in recent years seen any of the kind of thing we used to see a

[Traduction]

**M. Chadwick:** Vous voulez certainement vos cotisations syndicales.

**M. Cerilli:** J'ai déclaré officiellement que là n'était pas la question. Cela touche financièrement le syndicat, mais nous pouvons survivre. Les Canadiens ont droit au service voyageurs dans les quatre coins du pays.

**M. Angus:** Notre Comité a beaucoup discuté des itinéraires dans le Grand Nord. Ces derniers sont protégés, c'est la raison pour laquelle le gouvernement y a recours pour assurer le service transcontinental. En théorie, on pourra ainsi desservir les collectivités protégées ou les particuliers qui vivent le long de ces itinéraires tout en assurant de façon relativement rapide la liaison entre deux points éloignés. Est-ce possible? Peut-on faire les deux? Prenez le cas de la ligne qui va de Winnipeg à Capreol. Est-ce qu'un train qui s'arrête à toutes les gares peut être considéré comme un transcontinental?

**M. Cerilli:** Ça va être intéressant à voir. Ils pourront s'arrêter sur demande, je suppose. Cela dépendra du nombre de voyageurs. S'il n'y a qu'une seule voiture *coach* qui passe dans cette région du pays, il est possible qu'il n'y ait pas de place. On demandera peut-être au train de s'arrêter, mais ce sera intéressant de voir comment ils vont s'arranger pour respecter leur horaire tout en faisant plaisir à la population.

**M. Angus:** Ça entraînera quel genre de retard? Est-ce que ça suffirait pour détruire la notion de service continental?

**M. Cerilli:** Ça dépendra, entre autres, du nombre de passagers. On verra avec le temps. Ce sera peut-être une autre raison pour laquelle les services risquent de devenir sous-utilisés et de disparaître éventuellement.

**M. Angus:** Pour la gouverne des députés, le document que j'ai remis n'indiquait pas son origine. Voici le titre: *Un plan visant à déterminer et à évaluer les possibilités de réduire les émissions dans le domaine des transports et au niveau des moteurs industriels et des carburants*, préparé par Énergie et pollution, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Transports Canada, en mai 1989.

**M. Dionne:** On a laissé entendre que les employés qui travaillent à bord des trains de VIA ne sont peut-être pas à la hauteur. Permettez-moi de vous dire que je fais très fréquemment le voyage entre le Nouveau-Brunswick et ici en train, mais après cette éviscération de VIA Rail, je me demande comment je vais pouvoir continuer à le faire. Si je me trouve un jour dans l'Ouest et que je décide de rentrer chez moi, il est possible qu'on me fasse passer par l'autre extrémité de ma province.

Je trouve les employés à bord des trains VIA très polis, très aimables et prêts à venir en aide aux voyageurs. Depuis quelques années, je ne vois plus le genre d'incidents qui se produisaient fréquemment auparavant.



[Text]

few years back. I think that is a credit to you, Mr. Cerilli, and to the members of your union.

**Mr. Cerilli:** I just want to close by saying that under the conditions and the uncertainty of the employees and everything else on there, the employees have stood up well with all the pressure and have done this country a service. If you could only read some of the copies of letters I have received that have been addressed to the Prime Minister of this country from people across the world, you would be amazed. I want that on the record, because I will make those letters available to anyone who wants them. It is just amazing that the people from other parts of the world and other countries think we are nuts.

**Mr. Dionne:** We are not all nuts.

**Mr. Chadwick:** What are the rights of the employees on lay-off? A person with 10 years' service, for example, who is laid off because the job he performed was made redundant is entitled to what wages and benefits and for how long?

**Mr. Cerilli:** This is a further answer to the question asked earlier. We are meeting with VIA Rail now to determine if our interpretation is right or their interpretation is right or the government's involvement is right. If we are in fact right, those employees cannot be laid off and they will have to be retained on the job.

To answer your other question about union dues, if they are not laid off, as a result we will get dues. If they are laid off, we do not get the dues. I hope that clarifies it on both counts.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Cerilli. I would like to advise the members of this committee that we are supposed to be meeting here again at 3.30 p.m., but there is also a rumour of a vote then, so maybe the committee will be delayed.

La séance est levée jusqu'à 15h30, cet après-midi.

## AFTERNOON SITTING

• 1530

**Le président:** À l'ordre! Bonjour et bienvenue aux témoins.

We have this afternoon

les représentants de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, pour le Front commun des syndicats du rail. Il y aura peut-être beaucoup de problèmes au Comité cet après-midi, parce que les

bells may ring

à la Chambre des communes.

That will interfere with the hearing here.

Welcome. We are looking forward to your presentation, Mr. Daoust.

[Translation]

Je pense que c'est à vous, monsieur Cerilli, et aux membres de votre syndicat que nous en sommes redevables.

**M. Cerilli:** J'aimerais vous dire en terminant que, malgré le climat d'incertitude dans lequel on a plongé les employés, ces derniers ont su résister aux pressions et ont rendu service au pays. Vous devriez lire les lettres que j'ai fait transmettre au premier ministre et qui lui étaient adressées par des gens des quatre coins du globe. Je tiens à le consigner au procès-verbal, car je suis prêt à les mettre à la disposition de tous ceux que cela intéresse. Tous ces étrangers pensent que nous sommes complètement fous.

**M. Dionne:** Nous ne le sommes pas tous.

**M. Chadwick:** A quoi a droit l'employé qui est mis à pied? Prenez le cas de quelqu'un qui a 10 ans de service, qui est mis à pied parce que son poste est déclaré excédentaire: à quel salaire et à quelles prestations a-t-il droit et pour combien de temps?

**M. Cerilli:** Il y a une autre réponse à la question qui a été posée tout à l'heure. Nous allons rencontrer les patrons de VIA Rail pour déterminer quelle interprétation est la bonne, la nôtre, la leur, ou celle du gouvernement. Si c'est la nôtre, cela veut dire que ces employés n'auraient pas dû être mis à pied, auquel cas ils récupéreront leur poste.

Pour répondre à l'autre question concernant les cotisations syndicales, je peux vous dire que si les employés ne sont pas mis à pied, ils continuent de payer leur cotisation. S'ils sont mis à pied, ils ne la paient plus. Je pense que tout est clair maintenant.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Cerilli. Je voudrais signaler aux membres du Comité que nous sommes censés nous retrouver dans cette salle à 15h30, mais les bruits courent qu'il y aura un vote à ce moment-là et le Comité sera peut-être retardé.

The meeting is adjourned till 3.30 p.m. today.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**The Chairman:** Order please! Good afternoon and welcome to our witnesses.

Nous recevons cet après-midi

representatives from the *Fédération de travailleurs et travailleuses du Québec*, for the *Front commun des syndicats du rail*. The committee may have a good deal of problems this afternoon, because

la sonnerie pourrait se déclencher

for a vote in the House of Commons.

Dans ce cas, nous allons devoir suspendre la séance.

Bienvenue. Nous attendons votre exposé, monsieur Daoust.

[Texte]

**M. Fernand Daoust (secrétaire général de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec):** Merci beaucoup, monsieur le président. M'accompagnent à cette table M. Daniel Senez, vice-président national de la Fraternité canadienne des wagonniers; M. René Moreau, vice-président régional de la Fraternité canadienne des cheminots; M. André Demers, directeur législatif de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies; et M. Alain Jalbert, coordonnateur du Front commun des syndicats du rail, FTQ.

Monsieur le président, mes premiers mots seront pour vous remercier de nous permettre de faire cette présentation. Par la suite, nous émettrons un vœu que cette commission devrait retenir. Il vous appartiendra de retenir ou non la suggestion, mais elle est très pertinente, compte tenu du contexte.

Le Front commun qui est devant vous en ce moment a été mis sur pied au mois de mars 1989. Nous savions, à la suite de fuites multiples, que le gouvernement fédéral effectuerait des coupures majeures chez VIA Rail. C'est essentiellement à cause de ces rumeurs multiples et de la mise en danger de l'industrie du rail au Québec que le Front commun a été constitué. C'est devant l'ampleur d'un démantèlement systématique de l'infrastructure du transport ferroviaire chez nous que tous les syndicats du rail du Québec, sans exception, ont décidé de constituer ce Front commun. Quatorze syndicats le composent. C'est à la suite d'une réunion extraordinaire, présidée par le président de la FTQ, M. Louis Laberge, que le Front commun a été mis sur pied. Comme vous le savez sans aucun doute, 14 syndicats du secteur ferroviaire ainsi que le syndicat des métallos oeuvrent dans les industries connexes à l'industrie ferroviaire.

Ce Front commun a amorcé une campagne colossale chez nous, dans notre milieu au Québec, a noué des liens avec des syndicalistes à l'échelle de tout le pays et a réussi à obtenir de nombreux appuis dont nous ferons état un peu plus loin. Rarement, comme vous le savez sans doute, a-t-on vu une bataille contre une décision gouvernementale créer autant d'unanimité chez nous au Québec. Les intervenants sont nombreux. Ils proviennent des milieux politiques, économiques, municipaux et syndicaux. Ils sont unanimes à dénoncer les coupures à VIA Rail et à réclamer un moratoire du gouvernement fédéral.

• 1535

Le financement public de VIA Rail: Les subventions aux moyens de transports sont essentielles au développement économique. En l'absence de routes, de ponts, d'aéroports et de lignes de chemins de fer subventionnés, l'économie canadienne n'aurait jamais pu se développer. Ce qui est particulièrement vrai dans les régions les plus excentriques de notre pays: les provinces Maritimes, l'Ouest du pays et le Nord de ce pays.

Depuis cinq ans le gouvernement du Canada a dépensé environ 3 milliards de dollars à la modernisation et à

[Traduction]

**Mr. Fernand Daoust (Secretary General of the Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec):** Thank you very much, Mr. Chairman. I have with me at this table Mr. Daniel Senez, national vice-president of the Brotherhood of Railway Carmen; Mr. René Moreau, regional vice-president of the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers; Mr. André Demers, legislative director of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees; and Mr. Alain Jalbert, coordinator of the *Front commun des syndicats du rail*, FTQ.

Mr. Chairman, my first words will be to thank you to give us the opportunity for this presentation. We will later make a wish that this committee should consider. It will be up to you to decide whether or not you will retain this suggestion, but given the context, it is very relevant.

The *Front commun* you now have in front of you has been set up in March 1989. After several leaks, we knew that the federal government was to impose major cuts in VIA Rail. The *Front commun* has been set up essentially because of these many rumours and because the rail industry was jeopardized in Quebec. In reaction to the size of the systematic dismantling of rail transport infrastructures in our province, all rail unions of the province of Quebec, without exception, decided to set up this *Front commun* which includes 14 unions. The *Front commun* was created after a special meeting under the chairmanship of the FTQ president, Mr. Louis Laberge. As you probably know, 14 unions from the railway industry and the United Steelworkers of America are presently working in industries related to the railway industry.

This *Front commun* launched a huge campaign in our working environment in Quebec and it has established contacts with unions throughout the country; we have a large support which we will refer to in a moment. As you probably know, seldom has a battle against a government decision created such a unanimity among us in Quebec. We have many people from political, economic, municipal or union backgrounds, who unanimously challenge VIA Rail cuts and demand a moratorium from the federal government.

Public funding of VIA Rail: subsidies to transportation modes are a crucial factor of economic development. If not for subsidies to highways, bridges, airports and railways, the Canadian economy could never have developed. And this is especially true for the most remote regions of our country like the Maritimes, western and northern Canada.

In the last five years, the Canadian government has spent about \$3 billion to modernize and expand air



*[Text]*

l'expansion du transport aérien. Ce montant ne comprend pas les frais d'entretien des aéroports, la sécurité, les services de météorologie, l'activité de réglementation ou la formation du personnel. Le gouvernement récupère moins de 40 p. 100 environ de cette somme par les divers droits qu'il perçoit.

Le réseau routier aussi est encore plus subventionné. Le gouvernement du Canada et les gouvernements de chacune des provinces consacrent environ 4 milliards de dollars annuellement à la construction et à l'entretien du réseau routier. Les frais d'immatriculation et les taxes sur l'essence ne leur rapportent qu'une infime portion de cette somme.

En outre, toutes les études indiquent que les routes et les ponts ont un besoin croissant d'entretien car près du tiers ne rencontre plus les normes minimales de sécurité et de confort. Les transporteurs par autocar profitent non seulement des subventions à la voirie mais sont indirectement subventionnés dans bien des cas par l'absence de concurrence décrétée sur plusieurs trajets.

Les 600 millions de dollars consacrés annuellement à VIA Rail ne disparaissent pas en fumée. En effet, une partie importante de cette somme est versée directement au CN et au CP pour l'usage des voies, des gares et pour les frais d'entretien. Depuis plus de cinq ans, VIA Rail a versé plus de un demi-milliard de dollars à ces compagnies de chemins de fer spécialisés dans le transport de marchandises, somme d'argent qui sert à subventionner une partie de leurs activités.

En fait, le financement public de VIA Rail est essentiel à sa survie et il contribue à l'économie canadienne de façon importante. Ces subventions contribuent à maintenir des milliers d'emplois à travers le pays et, en moyenne, vous le savez, 30 p. 100 de ces salaires retournent au gouvernement sous forme d'impôt direct. L'industrie touristique de même que les fournisseurs jouent un rôle important au niveau des retombées économiques qu'engendre VIA Rail. De plus, rappelons-le, VIA Rail offre une alternative économique intéressante pour les personnes handicapées, les étudiants et les personnes âgées.

Je vous décris maintenant quelques-uns des problèmes que nous avons identifiés chez VIA Rail. Premièrement, le manque de financement pour que cette entreprise puisse se doter d'équipement moderne et fiable et rencontrant les exigences des années 1990.

Deuxièmement, bien que VIA soit une société de plus de 10 ans, elle ne possède pas encore entièrement le contrôle de ses opérations. Plusieurs employés travaillent chez VIA, mais ils demeurent toujours à l'emploi du CN. Le climat d'incertitude actuel chez VIA ne facilitera sûrement pas ce transfert de personnel.

Troisièmement, la gestion de VIA se veut un labyrinthe administratif où le vieux proverbe disant qu'il y a plus de chefs que d'indiens semble très bien s'appliquer, tant au niveau du conseil d'administration de la direction ou de la supervision des employés de cette entreprise.

*[Translation]*

transport. This amount does not include maintenance costs of airports, security, weather forecast services, regulations or training. The government recovers less than about 40% of this amount through different fees.

The highway network is even more subsidized. The government of Canada and every provincial government spend about \$4 billion each year on the construction and the maintenance of the highway network. Licensing fees and gasoline taxes cover only a very small portion of this amount.

In addition, all studies indicate that highways and bridges require more and more maintenance because nearly one third of them do not meet minimal standards of security and comfort anymore. Bus operators benefit not only from the subsidies to the road network, but they are also subsidized in many cases through the absence of competition on several routes.

The \$600 million paid each year to VIA Rail don't go up in smoke. In fact, a major part of this amount is paid directly to CN/CP for the use of tracks and stations, and for maintenance charges. Over the last five years, VIA Rail has paid over one half of a billion dollars to these railway companies specializing in freight movement, and this amount actually subsidizes one part of their activities.

In fact, the public funding of VIA Rail is crucial to the very survival of the company and it contributes in a major way to the economy of Canada. These subsidies help maintain thousands of jobs throughout the country and as you know, an average of 30% of these salaries go back to the government as direct taxes. The tourism industry as well as suppliers also play an important role in the economic spin-offs of VIA Rail. In addition, I would like to remind you that VIA Rail offers an interesting economic alternative for handicapped people, students and senior citizens.

I would like now to describe some of the problems we have identified at VIA Rail. First, a lack of financing needed by this company to acquire modern and dependable equipment consistent with the requirements of the 1990's.

Second, although VIA is now over ten years old, it does not yet control entirely its operations. Many employees work with VIA, but they are still CN employees. The present climate of uncertainty in VIA will definitely not make this transfer of personnel easier.

Third, the management of VIA is an administrative maze where you find more chiefs than Indians, both at the level of the board of directors, of the management or of the employees' supervision.

## [Texte]

Quatrièmement, la rencontre des trains de marchandises trop long forcent souvent les trains de passagers à utiliser des voies d'évitement causant ainsi des délais additionnels.

Cinquièmement, VIA possède un parc de voitures dont plusieurs pourraient facilement trouver une niche au musée ferroviaire. Ce qui crée un manque de matériel adéquat pour assurer un service fiable et économique.

Sixièmement, on constate l'impossibilité d'utiliser de façon maximale l'équipement de VIA Rail. La condition des voies est mieux adaptée au transport des patates qu'à celui des passagers. Incidemment, nous n'avons rien contre les producteurs de patates, mais nous souhaiterions que soit privilégié le transport des passagers. C'est notre vœu dans le cas de VIA Rail. Nous ne pouvons même pas utiliser le LRC à sa vitesse maximum.

• 1540

Septièmement, le LRC est par ailleurs incompatible avec l'équipement traditionnel qui compose la majeure partie de l'équipement de VIA, expliquant ainsi un manque évident de flexibilité.

Huitièmement, devant l'impossibilité d'établir une politique de réduction des tarifs, on a contraint VIA à un marketing coûteux de distribution gratuite de repas sur certaines destinations.

Neuvièmement, malgré un lourd département de ressources humaines, de nombreux conflits entre les employés et la direction dégénèrent en confrontation. L'insécurité actuelle provoque une tension continuelle qui affecte le rendement et cause trop souvent des problèmes de toutes sortes aux employés de VIA.

Dixièmement, depuis quelques années, VIA a effectué des dépenses d'immobilisation imposantes pour faire l'acquisition de gares et la construction d'ateliers d'entretien et de réparation du matériel roulant. L'achat forcé de matériel désuet du CN et du CP au coût de 70 millions de dollars, matériel qui doit déjà, dans plusieurs cas, être rénové ou tout simplement remplacé, handicape encore le développement de VIA.

Onzièmement, le puissant lobby des compagnies d'autobus et d'aviation freine VIA dans ses efforts pour attirer une nouvelle clientèle en offrant des tarifs réduits. On l'a vu récemment lorsque ces compagnies ont obtenu la tenue d'une enquête sur la politique de prix chez VIA, enquête qui s'est avérée coûteuse et inutile puisque, finalement, elle a été ajournée après l'annonce des coupures chez VIA.

Voilà quelques-uns des problèmes auxquels on a à faire face. Nous voudrions maintenant aborder rapidement les menaces qui pèsent sur les services ferroviaires et les industries connexes.

La décision du gouvernement fédéral de couper les subventions à VIA et d'amputer les services de plus de 50 p. 100, ainsi que l'attitude négative du ministre des Transports, M. Benoît Bouchard, dans le dossier, font

## [Traduction]

Fourth, passenger trains must often use sidings when they meet freight trains that are too long, and this is a cause of additional delays.

Fifth, VIA has a fleet many cars of which would be better used in a railway museum. There is a lack of adequate equipment to provide a reliable and viable service.

Sixth, we note that it is impossible to maximize the use of VIA Rail equipment. Tracks are better adapted to the transportation of potatoes than passengers. Yet we have nothing against potato producers but we would like to see passenger transportation improved. This is what we have to say about VIA Rail. We're not even able to use the LRC to maximum speed.

Seven, the LRC is incompatible with the traditional equipment which represents most of VIA's fleet, so there is an obvious lack of flexibility.

Eight, because it was impossible to implement a policy of rate reduction, VIA was forced to undertake a costly marketing operation by giving out free meals on certain routes.

Nine, in spite of a heavy human resources department, there were numerous labour conflicts which resulted in confrontation. The current insecurity has created continuous tensions which have an impact on performance and are too often the source of numerous problems for VIA employees.

Ten, for a few years VIA has incurred major capital expenses in order to buy stations and build maintenance and repair centres for its rolling stock. VIA's development was further hampered by the fact that it was forced to buy outdated equipment from CN and CP at a cost of \$70 million, equipment which in several cases must already be renovated or replaced.

Eleven, the powerful lobby of bus companies and airlines is thwarting VIA's efforts to attract new customers by offering discount rates. This was quite obvious recently when these companies managed to get an inquiry on VIA's pricing policy, an inquiry that was both costly and useless since, in the end, it was terminated when VIA cuts were announced.

So these are some of the problems that we face. We would now like to briefly deal with the threats that are hanging over rail services and related industries.

The federal government decision to cut VIA's subsidies and to reduce passenger services by over 50%, as well as the negative attitude of the Minister of Transport, Mr. Benoît Bouchard, in this whole issue are threatening



## [Text]

peser plusieurs menaces sur les services ferroviaires et les industries connexes au Québec. Bien que VIA soit présentement l'entreprise ferroviaire la plus touchée, le Front commun estime que c'est l'ensemble du secteur ferroviaire qui se retrouve dans une situation périlleuse.

À cause de l'utilisation par VIA des voies de chemin de fer et de la main-d'oeuvre du CN et du CP, une relation d'interdépendance entre les parties doit être prise en considération. Le Front commun FTQ désire s'attaquer au problème de VIA dans une perspective beaucoup plus large, en analysant le problème dans son ensemble.

Puisqu'on parle d'interdépendance et d'industries connexes, on n'a qu'à reprendre le tableau des répercussions sur l'emploi contenu dans une étude que vous connaissez fort bien et qui a pour titre: *L'étude du transport ferroviaire voyageur au Canada*. C'est une étude de VIA Rail qui, nous dit-on, a coûté au-delà de 4 millions de dollars aux contribuables canadiens. Dans ce tableau, il est clairement démontré que, pour chaque emploi éliminé chez VIA Rail, trois ou quatre autres emplois disparaissent ailleurs, au CN, au CP, chez les fournisseurs, dans l'industrie touristique ou dans des entreprises connexes.

Pour nous, il est bien évident que ce n'est pas en amputant VIA Rail de 50 p. 100 que l'on va régler le problème. Au contraire, cela ne servira qu'à créer plus de 5,000 chômeurs et chômeuses au Québec seulement, et pas seulement chez VIA. Le service de VIA ne sera pas amélioré pour autant, et sa disparition quasi certaine entraînera 5,000 autres emplois dans son sillon, cela en quelques années seulement.

Je vais m'attarder quelque peu sur les propositions du Front commun. Fondamentalement, notre intention n'est pas d'entrer dans tous les détails extraordinairement complexes qui, sans aucun doute, seront un jour commentés par le Front commun des syndicats du rail, mais plutôt d'inviter votre Comité à étudier avec le plus grand intérêt la proposition d'un moratoire.

• 1545

Je sais que l'idée n'est pas nouvelle, on en a parlé abondamment partout au Canada. Cette proposition que nous faisons nôtre, mais dont nous ne sommes pas exclusivement les porteurs, reçoit un appui, comme nous l'avons mentionné dans notre mémoire, qui provoque une telle unanimité qu'on ne peut pas comprendre que le ministre des Transports et le gouvernement du Canada ne s'y arrêtent pas de façon sérieuse et ne la retiennent pas.

Plusieurs d'entre nous sommes témoins du fonctionnement des institutions politiques chez nous; nous sommes témoins des grandes revendications qui sont, de temps à autre, commentées dans une partie du pays ou l'autre. Mais, comme nous l'avons mentionné à quelques reprises: nous n'avons jamais été témoins, même en fouillant dans ma mémoire, et j'aimerais bien que ceux qui ne me croient pas me contredisent, mais nous n'avons

## [Translation]

railway services and related industries in Quebec. Although VIA is today the railway company that has been hit the hardest, the *Front commun* feels that the whole railway system is jeopardized.

Because VIA uses CN and CP tracks and staff, these companies are in a way interdependent. The *Front commun* FTQ wants to look at the issue of VIA in a much larger context and analyze the whole problem.

When one talks about interdependence and related industries, one should refer to the table showing the impact on employment contained in a study that you are very familiar with and which is entitled: "A Study of Passenger Rail Transportation in Canada". It is a study of VIA Rail which, we are told, cost Canadian taxpayers over \$4 million. In this table, it is clearly shown that for each job eliminated in VIA Rail, three or four other jobs are lost elsewhere, be it CN, CP, the suppliers, the tourism industry or other related business.

So it is quite obvious that it is not by making cuts in VIA Rail to the tune of 50%, that we are going to solve the problem. On the contrary, it will only create 5,000 additional unemployed people in the province of Quebec only. These cuts will not improve VIA service which will almost certainly disappear and eliminate another 5,000 jobs, all this within a few years.

I will now take a few moments to tell you about the *Front commun's* proposal. Basically, we have no intention to go into all the highly complex details which, no doubt, we will some day comment upon. We would rather urge your committee to very carefully consider the possibility of a moratorium.

I know this is not a new idea, it has been talked about a lot across the country. This proposal that we are putting forward as others have, seems to get unanimous support, as we have mentioned in our brief, and we do not understand why the Minister of Transport and the government of Canada do not seem prepared to consider it seriously.

Some of us know how political institutions operate; we have witnessed some major demands being reported from time to time in one area of the country or another. But as we have mentioned on several occasions, we have never seen, even looking back quite far in my memory, and I wish those who do not believe me would say so, we have never witnessed so much unanimity. If we were the only ones, or a few ones to ask for a moratorium, it would not

[Texte]

jamais été témoins, dis-je, d'une telle unanimité. Si nous étions les seuls, ou à peu près, à revendiquer un moratoire, je ne dirais pas qu'il ne serait pas fondé, mais il serait peut-être plus facile de répondre non.

Au Québec, et je pense qu'il doit en être ainsi dans l'ensemble du pays, il y a une unanimité que je tâcherai de vous décrire rapidement. Il y a d'abord le gouvernement du Québec qui n'est pas le moindre des intervenants, il a une importance politique que vous reconnaissez. Dès que le Front commun des syndicats du rail a suggéré un sursis à toute décision qui serait prise et que nous appréhendions quelque part aux mois d'avril et de mai dernier, le gouvernement du Québec, a convenu unanimement d'appuyer cette revendication.

Au-delà de 300 maires des principales villes, municipalités, corporations municipales de comtés, de toutes les structures municipales au Québec, ont appuyé cette revendication. Plusieurs groupes comme les chambres de commerce et plusieurs organismes, nous accompagnent dans cette revendication. Une bonne partie de ceux qui façonnent, dans une certaine mesure, l'opinion publique, tels les éditorialistes, reprennent cette suggestion. Et même le gouvernement fédéral, mettant quelque peu—et je suis poli en disant quelque peu—la charrue devant les boeufs, convient d'une commission royale d'enquête. Je ne sais pas comment on la désigne, vous m'en excuserez. Bref! Une commission d'enquête qui consacrera énergies, compétences, talents et efforts pour examiner ce problème.

Au Québec, non seulement a-t-on convenu de faire l'unanimité autour d'un moratoire, mais le gouvernement du Québec a envoyé une lettre que nous aimerions déposer ici. À propos de cette lettre, j'aimerais offrir des commentaires dans mes propres mots. Je trouve tout à fait incroyable le peu de réponse qu'on y a faite au niveau du gouvernement fédéral et, dans certains milieux, le mépris qu'on a manifesté.

• 1550

Cette lettre a été envoyée à M. Benoît Bouchard, le 14 juillet dernier. Elle est signée par le ministre Daniel Johnson, ministre responsable de la région de Montréal, président du Conseil du Trésor, un homme de poids au gouvernement du Québec. Une lettre dans laquelle il supplie, à sa façon, M. Benoît Bouchard, de consentir à un moratoire.

Je parle d'une forme de mépris parce que je n'ai pas vu, en quelques lieux que ce soit, de réponse à cette lettre. Et, au-delà des réponses, je n'ai pas entendu de commentaires du ministre responsable qui auraient pu nous convaincre que cette revendication du gouvernement du Québec n'était pas fondée.

Nous allons déposer cette lettre. Je ne veux pas la lire en entier; mais je ne peux pas ne pas en lire quelques paragraphes. Elle est datée du 14 juillet et elle est adressée à l'honorable Benoît Bouchard, ministre des Transports:

[Traduction]

mean that the proposal would not be well-founded, but it might seem easier to reject it.

In the province of Quebec, and it must be the same in the rest of the country, that unanimity exists and I will try and describe it to you. First there is the Government of Quebec which is not one of the least players, you know that it has political clout. As soon as the *Front commun* suggested a moratorium on any decision being taken, which we already feared in April or May, the Government of Quebec unanimously agreed to support this demand.

Over 300 mayors of the major cities, municipalities, counties and all municipal structures in the province have supported it. Several groups like the Chambers of commerce and some other organizations are with us. A good number of those who, in some ways, shape public opinion, such as editorial writers, are subscribing to this proposal. Even the federal government, in a way, and I'm being polite, in a way putting the cart before the horses, agrees to set up a Royal Commission. I do not know how to call it. In any case, a Royal Commission which will concentrate its efforts, talents and expertise on this issue.

In the province of Quebec, not only have we been unanimous in requesting a moratorium, but the Government of Quebec has sent a letter that we would like to table here with you. I have a few words to say about this letter. I am appalled by the fact that there was no real response from the federal government and by the contempt shown in some instances.

That letter was sent to Mr. Bouchard on July 14 last. It is signed by Mr. Daniel Johnson, Minister responsible for the Montreal area, president of the Treasury Board, a senior minister in the Government of Quebec. In that letter, he implores in his own way Mr. Benoît Bouchard to agree to a moratorium.

I talked about a form of contempt because I have not seen anywhere a reply to that letter. Moreover, I have not heard the minister make any comments that could have convinced us that this claim on the part of the Government of Quebec was unfounded.

We will table that letter. I do not want to read it all, but I feel I must read a few paragraphs. It is dated July 14th and it is addressed to the Hon. Benoit Bouchard, Minister of Transport:



## [Text]

... le gouvernement du Québec et la ville de Montréal ne peuvent demeurer indifférents lorsque des outils de développement économique aussi importants que le réseau ferroviaire sont modifiés par des interventions de votre gouvernement. Je pense particulièrement aux avantages que vous avez accordés aux régions de l'Ouest canadien alors qu'aucune mesure particulière n'a été prise pour tenter d'amortir l'impact de la déréglementation au Québec.

D'une part la déréglementation dans les transports a spécifiquement prévu de protéger contre l'abandon de tronçons plus de 90 p. 100 du réseau ferroviaire de l'Ouest. Cela implique évidemment des subventions en conséquence. D'autre part la Loi sur les transports des grains de l'Ouest se traduit à toutes fins utiles par une subvention aux transporteurs ferroviaires pour rendre compétitif les grains de l'Ouest sur les marchés internationaux.

Je saute des passages puisque je veux arriver au point central de cette lettre. J'aimerais qu'on vous la distribue.

Il est question de la fragilité du secteur du transport ferroviaire dans l'économie régionale. C'est cette fragilité jointe à l'appréhension de ce que l'on connaît depuis quelques semaines qui incitaient M. Johnson à écrire à M. Bouchard. Je le cite:

C'est ce qui a incité la Chambre de commerce de Montréal,

... ce ne sont tout de même pas les derniers venus!

le Bureau de commerce de Montréal, la Table de concertation et de promotion de l'est de Montréal, la ville de Montréal, tous les syndicats du rail ainsi que d'autres organismes à donner leur appui à l'idée d'une table de concertation sur le ferroviaire.

Soit dit en passant, cette Table de concertation, mot difficile à traduire, est une espèce de forum ou de lieu où les grands partenaires socio-économiques se réunissent. Elle a été mise sur pied par des représentants désignés par les employeurs CN, CP, VIA Rail, par les employés du Front commun, par les municipalités, par des groupes socio-économiques, par le gouvernement du Québec et par le gouvernement du Canada.

M. Corbeil, que nous avons rencontré quelques jours avant que la décision ne soit annoncée, nous a informé que le ministre des Transports, son ministère ou lui-même comme ministre au Travail, participerait à cette Table de concertation. Son principe a été admis aux environs du mois de mai et elle devrait commencer ses travaux bientôt.

Voilà qu'au Québec il y aura un lieu où on discutera des problèmes qui vous intéressent au plus haut point. Un lieu où tous les grands intervenants socio-économiques pourront s'exprimer en s'appuyant sur des études sérieuses. Les travaux de cette Table de concertation ou de ce forum pourraient s'échelonner sur près d'une année.

## [Translation]

... the Government of Quebec and the City of Montreal cannot remain indifferent when instruments of economic development as important as the railway network are changed through government interventions. I am thinking particularly to the benefits that you have granted to areas of western Canada while no special action has been taken in order to try to alleviate the impact of deregulation in Quebec.

On the one hand, deregulation in the transport industry specifically provided for the protection from the abandonment of sections of more than 90 per cent of the railway network in the west. That implies of course the required subsidies. On the other hand, the Western Grain Transportation Act means for all practical purposes a subsidy to railways in order to make western grain competitive on international markets.

I am skipping some paragraphs because I want to come to the focal point of the letter. I would like it to be circulated.

The letter mentions the fragility of the railway transport industry in the regional economy. That fragility, combined with the anxiety about what we have learned a few weeks ago, prompted Mr. Johnson to write to Mr. Bouchard. I quote:

That is what prompted the *Chambre de commerce de Montréal*,

... not just any group!

the Montreal Board of Trade, the *Table de concertation et de promotion de l'est de Montreal*, the City of Montreal, all the railway unions as well as other organizations to give their support to the concept of a round table on railway transport.

Incidentally, this *Table de concertation*, a difficult expression to translate, is a kind of forum or task force where the major socio-economic partners are meeting. It was set up by representatives of the employers, CN, CP, VIA Rail, as well as by employees of the *Front commun*, municipalities, socio-economic groups, the Government of Quebec and the Government of Canada.

Mr. Corbeil, whom we met a few days before the decision was announced, has informed us that the Minister of Transport, his department or himself as Minister of Labour, would participate in that round table. As a principle, it was recognized some time in May and the group should start meeting soon.

So there will be in Quebec a forum where problems which you are mostly concerned with will be discussed. It will be a forum where all the major socio-economic partners will be able to express their views based on serious studies. The work of that round table or forum could go on for close to a year.

[Texte]

[Traduction]

• 1555

Dans cette lettre, M. Johnson invite M. Bouchard à y déléguer quelqu'un. Je saute les détails.

Il continue:

Dans la même logique, nous croyons nécessaire la mise sur place d'un moratoire d'au moins un an sur les mesures pouvant avoir un impact significatif sur l'avenir du secteur ferroviaire à Montréal. En effet, une situation de moratoire permettrait à tous les partenaires d'avoir des discussions et des échanges dans un contexte plus propice à l'élaboration de véritables solutions pouvant satisfaire la grande majorité des intervenants.

Il conclut en demandant instamment à M. Bouchard de lui faire connaître sa position quant à sa participation à la Table de concertation et sa position à l'égard d'un moratoire.

Au Québec, je vous le répète, et je ne sais pas comment vous le dire, mais c'est très clair: une telle unanimité est incroyable! Je pense qu'il en est de même partout au Canada.

Je sais très bien qu'on nous a lu dans les journaux, vous nous lisez de temps à autre. Vous pouvez soulever un tas de reproches à l'égard du fonctionnement de VIA Rail et nous de même. Mais, on voudrait dégager la situation des débats litigieux à forte densité politique où les intervenants s'affrontent inévitablement. Les uns jouent de la petite politique qui ne facilitent pas l'émergence d'une prise de conscience dans l'opinion publique qui soit structurée sur un tas de données.

Nous croyons que c'est un exercice éminemment démocratique. Une telle unanimité est rare dans une requête comme celle-là. Un gouvernement comme celui qui est actuellement au pouvoir, celui du Parti progressiste conservateur, devrait saisir cette occasion qui lui est donnée de faire la démonstration du bien-fondé de ces prises de position. Ou bien on agit comme des mules, on se braque, on ne veut pas changer d'orientation pour aucune considération, ou bien on s'ouvre à un véritable débat. Je ne fais pas d'allusion à qui vous pouvez penser! Si le Parti progressiste conservateur prétend posséder la vérité à l'égard du Rail, vérité qui était différente quand vous étiez dans l'opposition. . . Je ne sais pas où sont assis les libéraux ici, mais ils n'ont guère plus de pureté là-dessus. Quand ils étaient au pouvoir, ils avaient peut-être le goût de faire ce que les conservateurs font actuellement. C'est un échange de bons procédés entre deux grands partis qui se ressemblent tellement! L'un est dans l'opposition, l'autre au pouvoir; je n'insisterai plus. . .

Je conclut là-dessus. Si le gouvernement conservateur est si sûr d'avoir raison, qu'il fasse le test du fondement de sa politique à l'intérieur de la Table de concertation, des forums, à des endroits qui pourraient lui permettre de faire avancer le débat. À tout le moins, l'opinion canadienne serait mieux renseignée qu'elle ne l'est actuellement. Ce qui éviterait des braquages à l'intérieur de notre société.

In that letter, Mr. Johnson invites Mr. Bouchard to delegate someone to that group. I will skip the details.

He goes on:

For the same reason, we feel it is necessary to have a moratorium of at least one year on those measures that could have a significant impact on the future of railway transport in Montreal. Indeed a moratorium would allow all interested parties to hold discussions and exchange their views in a context more conducive to finding out real solutions that could satisfy the great majority of them.

He concludes by urging Mr. Bouchard to inform him of his position concerning his participation in the round table as well as to a moratorium.

As I said earlier, and I don't know how to say it in any other way, but it is very obvious that in Quebec, such unanimity is unbelievable! I think that the same can be said about every part of Canada.

I am well aware that people have read in newspapers what we have been saying and that you also read sometimes what we have to say. You can criticize a lot the operation of VIA Rail and so can we, but we would like to take the debate away from very contentious discussions with a highly political content that lead inevitably to confrontation. Some people play petty politics and that does not help to bring out a public awareness that would be based on a lot of data.

We feel that it is an eminently democratic exercise. Such unanimity is rare in that kind of request. A government like the one now in power, a Progressive Conservative government, should grasp this opportunity to demonstrate how valid its decision-making process is. Either one stubbornly sticks to one's position, refusing to budge, or to change direction for any consideration, or one accepts a real debate. I am not referring to whom you may be thinking of! If the Progressive Conservative Party claims to be in possession of the truth regarding railway transport, a truth which was different when you were in the opposition. . . I do not know where the Liberals are sitting here, but they are not much better on that score. When they were in power, they may have had the inclination to do what the Conservatives are doing right now. It is Tweedledum and Tweedledee, those two parties look so much alike! One is in the opposition, the other one is in power; I will not pursue that anymore. . .

I will conclude on that. If the Conservative government is so sure of being right, let it test the validity of its policy within the context of the round table, the forums where the debate could go forward. At the very least, the Canadian public would be better informed than it is right now. That would avoid protests within our society.



[Text]

En tout cas, c'est le voeu que nous vous formulons. Il est peut-être un peu brutal dans la façon de le dire. Pourquoi votre Comité ne profiterait-il pas de l'occasion pour reconnaître qu'un moratoire est rempli de bon sens. Même s'il durait six, huit, ou 10 mois, il permettrait à tous d'approfondir un problème de cette importance.

**Le président:** Est-ce tout?

**M. Daoust:** Il y avait le mandat du Comité.

• 1600

**Le président:** Peut-être plus tard. En ce moment, j'entends le son de la cloche. Monsieur Daoust, vous êtes très persuasif, et je suis heureux que vous soyez venu ici.

I think I will speak English, because I am going to suggest something rather novel. We all have to go over and vote. Normally when the bells call members to the House that takes priority and we cut off some meetings. I am just throwing this out.

Since you have finished your presentation, I wonder if by pairing we could not. . . We can all march out and go and vote and we all march back. That is 15 minutes. That is going to be half an hour in reality.

I have Mr. Keyes, Mr. Dionne, Mr. Pronovost, Mr. Angus, Mr. Gray, and Mr. Langlois. The Whips are not happy. Since equal numbers are going to vote and stay, should we not pair off and continue the questioning now? We only have 15 minutes.

**Mr. Fontana (London East):** I like the idea, but considering the make-up of the House, I would suggest that eight Conservatives to four Liberals would be fine.

**The Chairman:** No way. Mr. Daoust, be patient. You are here. The members were very good in getting here close to 3.30 p.m. to get started. This is a special bell. It is 15 minutes. It takes about 12 minutes to vote, and hopefully we will be back here at 4.30 p.m. if that is all right. Most likely that is better for everybody.

You are a very impressive group and I am glad you came to present your views. I really want to hear the questioning because I want to test your persuasiveness against questions from the members.

Let us adjourn and return whenever we can. We stand adjourned until we return, and I am hoping that is 4.30 p.m.

• 1602

• 1641

**The Chairman:** Order, please. We have a quorum for business. Other members will be coming.

[Translation]

In any case, that is the wish that we want to express. We may be putting it a bit bluntly. Why would your committee not take this opportunity to recognize that a moratorium makes very good sense. Even if it were to last only six, eight or ten months, it would allow us all to examine more closely a problem of that magnitude.

**The Chairman:** Is that all?

**Mr. Daoust:** We also wanted to talk about the terms of reference of the committee.

**The Chairman:** Maybe later. Right now, I hear the bells. Mr. Daoust, you are very convincing, and I am happy that you came.

Je crois que je vais parler anglais car je vais suggérer quelque chose d'assez nouveau. Il faut tous que nous allions voter. Normalement, lorsque les cloches sonnent, nous devons nous rendre à la Chambre toutes affaires cessantes. Je voudrais proposer autre chose.

Étant donné que vous avez terminé votre exposé, je me demande si en pairant, nous ne pourrions pas. . . Nous pouvons tous sortir en rang et aller voter et revenir en rang. Cela prendra quinze minutes. En fait, cela prendra une demi-heure.

Nous avons ici M. Keyes, M. Dionne, M. Pronovost, M. Angus, M. Gray et M. Langlois. Les whips ne sont pas contents. Étant donné que nous serons un nombre égal pour voter et rester, pourquoi ne pas nous paier et poursuivre la réunion? Nous n'avons que quinze minutes.

**M. Fontana (London-Est):** Cette idée me plaît, mais compte tenu de la représentation à la Chambre, je proposerais huit conservateurs pour quatre libéraux.

**Le président:** Impossible. Monsieur Daoust, soyez patient. Vous êtes ici. Les députés ont eu la bonté d'arriver presque à 15h30 pour que nous commencions. Cette cloche est spéciale. Elle dure 15 minutes. Il faut environ 12 minutes pour voter donc, si tout va bien, nous devrions être de retour à 16h30. Je crois que c'est mieux pour tout le monde.

Votre groupe est très imposant et je suis heureux que vous soyez venus nous exposer votre point de vue. Les questions qui vous seront posées m'intéressent beaucoup car elles me permettront de juger de la pertinence de vos arguments.

Ajournons et revenons quand nous pourrons. La séance est levée jusqu'à notre retour, c'est-à-dire 16h30, j'espère.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum. Les autres vont bientôt arriver.

[Texte]

Mr. Daoust, I think you have finished, have you?

**M. Daoust:** Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais déposer cette lettre de M. Johnson datée du 14 juillet. Le greffier en a une copie. Je voudrais aussi déposer ces appuis des différentes corporations municipales; elle sont au nombre de 327, je crois.

Ceci termine notre présentation, monsieur le président.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** I want to thank the witness for his comprehensive report this afternoon. Of course, I would be negligent if I did not mention the fact that they are not alone in their astonishment at the actions by which this government has dictated its policy, the actions by which it hopes to carry it out. They are not alone in that, notwithstanding, of course, the actions of this very committee that at the very least has decided to have hearings, to let some people have their say under the capable leadership of its chairman, who, I have to add, has a vested interest in the hearing himself.

I would like to get some basic questions out of the way. The common front is calling for a moratorium. Does it agree with...? I cannot remember who suggested the one-year moratorium.

**The Chairman:** The Federation of Municipalities.

**Mr. Keyes:** Yes, at one year. Do you agree with one year? Is a one-year moratorium enough for you, less time, more time?

**M. Daoust:** Non, nous avons même dit que si ce moratoire semblait trop long au ministre, il pourrait être raccourci pour permettre à cette Table de concertation de siéger au Québec et de faire ses recommandations. Il nous a semblé qu'une année suffirait pour permettre à tous les intéressés d'intervenir. Une année, ce serait très convenable.

**Mr. Keyes:** I know how many groups and how many unions, but how many men and women represented by the common front are unanimously opposed to the VIA Rail cuts? Do you have a hard number?

• 1645

**M. Daoust:** Je vous dirais qu'au sein du Front commun, qui regroupe une quinzaine de syndicats de l'industrie ferroviaire et de certaines industries connexes, l'acceptation des positions du Front commun est à peu près unanime. Évidemment, on peut trouver ici et là quelques personnes qui s'y opposent. Les syndicats qui sont regroupés au sein du Front commun représentent entre autres les quelque 3,000 employés de VIA Rail au Québec. Je n'hésite pas à vous répondre que c'est presque l'unanimité. Encore une fois, on peut trouver ici et là quelques personnes qui peuvent être un peu froides à l'égard de nos revendications, mais cela ne s'est jamais exprimé. On a eu des assemblées publiques. Dans tous les syndicats, il y a eu des assemblées au cours desquelles les grands objectifs du Front commun ont fait l'objet

[Traduction]

Monsieur Daoust, je crois que vous aviez terminé, n'est-ce pas?

**Mr. Daoust:** If I may, Mr. Chairman, I would like to table Mr. Johnson's letter of July 14th. The clerk has a copy. I would also like to table the supports of different municipal corporations; they number 327, I believe.

This concludes our presentation, Mr. Chairman.

**M. Keys (Hamilton-Ouest):** Je tiens à remercier le témoin de cet exposé exhaustif. Bien entendu, je manquerais à mon devoir si je ne rappelais pas aux témoins qu'ils ne sont pas les seuls à s'étonner des actions par lesquelles ce gouvernement a imposé ou espère imposer sa politique. Ils ne sont pas les seuls et j'en veux pour preuve les actions de ce comité qui pour le moins a décidé de tenir des audiences, d'inviter certaines personnes à venir dire ce qu'elles en pensent sous l'égide éclairé de son président qui, je dois l'ajouter, est lui-même directement intéressé par ces audiences.

J'aimerais déblayer le terrain en vous posant quelques questions fondamentales. Le front commun réclame un moratoire. Est-ce que cela correspond...? Je n'arrive pas à me souvenir qui a suggéré un moratoire d'un an.

**Le président:** La Fédération des municipalités.

**M. Keyes:** Oui, un an. Êtes-vous d'accord avec un moratoire d'un an? Est-ce suffisant pour vous, ou est-ce trop long ou pas assez long?

**Mr. Daoust:** No, we have even said that if that moratorium seemed too long to the minister, it could be shortened to enable that Round table to sit in Quebec and make its recommendations. It seemed to us that one year would be enough for all concerned parties to intervene. One year would do.

**M. Keyes:** Je sais combien il y a de groupes et combien il y a de syndicats, mais combien y a-t-il d'hommes et de femmes représentés par le front commun qui s'opposent unanimement aux suppressions de services de VIA Rail? Avez-vous des chiffres solides?

**Mr. Daoust:** I would say that within the common front which brings together some 15 rail industry unions and some related industries, the acceptance of the common front's positions is nearly unanimous. Obviously, one can find here and there some people who are against. The unions within the common front represent among others the 3,000 or so employees of VIA Rail in Quebec. I would not hesitate to tell you that it is nearly unanimous. Once again, one can find here and there some people who may not really like our demands, but they never expressed it. We held public meetings. In all the unions, there have been meetings where the main goals of the common front have been analyzed, discussed and decided upon. All the unions support the position of the common front, unions that of course represent the 3,000 employees of VIA Rail



## [Text]

d'analyses, d'échanges de vues et de décisions. Tous les syndicats appuient cette position du Front commun, syndicats qui représentent évidemment les 3,000 employés de VIA Rail et quelque 18,000 employés au Québec, nous dit-on. Donc, 18,000 emplois sont visés dans l'ensemble des compagnies de transport ferroviaire, et ceux qui sont syndiqués parmi ces 18,000 employés appuient presque unanimement la position du Front commun. Vous pouvez sans doute me citer quelques cas d'employés qui ne sont pas complètement d'accord, mais. . .

**Mr. Keyes:** Beyond your participation before this committee today, and the letter, of course, has the common front embarked on any other initiatives to inform the government of its displeasure with the VIA Rail cuts?

**M. Daoust:** Oui, nous avons tenté à de nombreuses reprises de rencontrer le ministre responsable, M. Benoit Bouchard. Nous lui avons envoyé des lettres. La dernière de ces lettres, que je n'ai malheureusement pas devant moi, fut envoyée au mois de septembre. Nous n'avons jamais eu de réponse à ces lettres que nous avons fait parvenir à M. Bouchard. En fait, nous n'avons jamais eu l'occasion de rencontrer M. Bouchard pour lui exprimer nos vues à l'égard de la situation, avant ou après l'annonce de la décision. Que je sache, notre groupe n'a jamais été consulté. Je suis persuadé qu'il n'y a jamais eu aucune espèce de consultation, d'échanges ou de rencontres avec les syndicats réunis à l'intérieur du Front commun des syndicats du rail au Québec.

À la fin de juillet ou au début d'août, nous avons rencontré un comité constitué par le Parti libéral qui a fait une tournée dans tout le pays. Nous lui avons soumis un mémoire. Du côté du ministère des Transports et de son ministre, jamais l'occasion ne s'est présentée. Ce n'est pas que nous ne souhaitions pas le rencontrer. Au contraire, nous souhaitions ardemment qu'il y ait de telles rencontres, mais M. Bouchard a opposé à toutes fins pratiques une fin de non-recevoir à la demande du Front commun.

Par ailleurs, il y a eu une rencontre avec M. Jean Corbeil dans les jours qui ont précédé l'annonce qui fut faite par le ministre des Transports, rencontre à laquelle participaient le président de la FTQ, Louis Laberge, et quelques membres ici présents. René, Daniel et Alain et le confrère Demers y étaient, ainsi que d'autres personnes.

• 1650

C'est au cours de cette rencontre que M. Corbeil nous a dit que son ministère participerait à la Table de concertation dont il est question dans notre présentation. Il y a eu un accord de principe selon lequel le ministre des Transports et le ministre du Travail, ou leurs délégués, participeraient à la Table de concertation mise sur pied par le gouvernement du Québec.

**Mr. Keyes:** Frankly, I am shocked at the lack of communication put forward by the government. I am sure there must be some members across the way who. . .

## [Translation]

and some 18,000 employees in Quebec, we are told. Therefore, 18,000 jobs are on the line within the whole of rail transportation companies, and those of the 18,000 employees who are unionized nearly unanimously support the position of the common front. No doubt, you can point to some cases of employees who are not in total agreement, but. . .

**M. Keyes:** Outre votre participation à cette séance du Comité aujourd'hui, et cette lettre, bien entendu, le front commun s'est-il lancé dans d'autres initiatives pour informer le gouvernement de son mécontentement devant ces suppressions de service de Via Rail?

**Mr. Daoust:** Yes, we have tried several times to meet with the minister responsible, Mr. Benoit Bouchard. We have sent letters to him. The last of these letters, that unfortunately I do not have with me, was sent in September. We never got an answer to these letters that we sent to Mr. Bouchard. In fact, we never had the opportunity to meet with Mr. Bouchard to express our views on the situation before or after the decision was announced. As far as I know, our group was never consulted. I am convinced that there never was any kind of consultation, of exchanges or of meetings with the unions regrouped within the common front of rail unions in Quebec.

At the end of July or at the beginning of August, we met with a committee struck by the Liberal Party that travelled across the country. We submitted a brief. As far as the Department of Transport and its minister are concerned, we never had that opportunity. It is not that we did not wish to meet with him. On the contrary, we really wished for such meetings, but Mr. Bouchard to all practical purposes turned a deaf ear to the request of the common front.

On the other hand, there was a meeting with Mr. Jean Corbeil in the days before the announcement was made by the Minister of Transport, meeting that was attended by the president of the FTQ, Louis Laberge, and some of the members who are here today. René, Daniel, Alain and Brother Demers were there, as well as some other people.

During that meeting Mr. Corbeil told us that his department would attend the Round table that we mentioned in our presentation. There has been an agreement in principle to the effect that the Transport Minister and the Labour Minister, or their delegates, would attend the Round table set up by the Government of Quebec.

**M. Keyes:** Honnêtement, je suis choqué par le manque de communication du gouvernement. Je suis qu'il doit y avoir des députés de l'autre côté qui. . . nous avons ici des

[Texte]

Here we have unions representing more than 18,000 individuals, and no discussions; correspondence back and forth, requests, and nothing.

Two protected rural routes fall under your domain in Quebec: Montreal-Senneterre and Montreal-Jonquière. I would like to ask the witness a question we have asked of previous witnesses, because I think it is important, especially since two of these routes fall in Quebec. They are two of nine remote routes in this country funded out of the VIA Rail budget to the tune of an estimated \$45 million. What is your opinion of removing the \$45 million from the VIA budget and taking it out of the general revenues, the treasury, to support what the government considers a social obligation to those nine remote routes? Had you considered it at all?

**M. Daniel Senez (vice-président national de la Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada, Front commun des syndicats du rail):** Bien entendu, ces routes doivent être maintenues. On est d'accord que l'argent ne devrait pas venir du budget général de VIA, mais on va encore plus loin. On dit que le budget de VIA ne devrait pas être amputé de toute façon. Il y a d'autres routes qui ne sont pas jugées essentielles selon les normes gouvernementales, mais qui, à notre avis, sont aussi importantes et devraient être maintenues. Donc, on ne peut pas s'opposer à ce que l'argent ne soit pas tiré du budget de VIA. Il devrait venir du Trésor. Cependant, pour nous, c'est une solution limitée qui ne permettrait pas à VIA de remplir son plein mandat de transporteur passager. Ce serait comme mettre un bandage sur une blessure, un point, c'est tout.

**Mr. Keyes:** In other words, \$45 million coming out of general treasury rather than the VIA budget, if introduced, would go a long way toward servicing more, whether in Quebec or in the east, and toward re-establishing some of the routes that have been cut.

As my last question, you said 327 municipalities were represented. What is your reaction to the recent announcement regarding who will form the royal commission? We already have your feelings on the royal commission and its duties, whenever it comes about. However, not one member of the Federation of Canadian Municipalities was named as a representative on that royal commission. Do you feel the government should have had a member of the federation on the royal commission?

• 1655

**M. Daoust:** Personnellement, j'ai la conviction profonde que cette commission devrait réunir dans sa composition les intervenants les plus directement impliqués ou touchés par toutes les décisions, et je n'ai pas d'hésitation à dire que ce sont les représentants des municipalités, que ce soit par le biais de la Fédération canadienne des municipalités ou tout autre organisme les regroupant. Il y a des organismes au Québec qui regroupent les municipalités du Québec, mais de toute

[Traduction]

syndicats représentant plus de 18,000 employés et aucune discussion n'a lieu; des échanges de correspondance, des demandes et rien du tout.

Deux services ruraux protégés relèvent de votre compétence au Québec: Montréal-Senneterre et Montréal-Jonquière. J'aimerais poser au témoin une question que nous avons déjà posée à d'autres, car à mon avis, elle est importante, tout spécialement puisque deux de ces services sont au Québec. Il s'agit de deux des neuf services en régions éloignées qui coûtent au budget de VIA Rail environ 45 millions de dollars. Que pensez-vous de l'idée d'exonérer VIA Rail de cette dépense de 45 millions de dollars et de la faire assumer par les recettes générales, par le Trésor, pour subventionner ce que le gouvernement considère être une obligation sociale envers ces neuf services en régions éloignées? Y avez-vous réfléchi?

**Mr. Daniel Senez (Vice-President of the Brotherhood of Railways of Canada, Front commun des syndicats du rail):** Of course, these routes must be maintained. We do agree that the moneys should not come out of VIA's budget, but we go even further. We say that VIA's budget should not be cut at all. There are other routes that are not deemed essential according to the government's criteria but that, we think, are as important and should be maintained. Therefore, we cannot be opposed to the money not coming out of VIA's budget, it should come out of the treasury. However, to us, it is a limited solution that would not enable VIA to completely fulfil its mandate as a passenger carrier. It would be a band-aid measure, that is all.

**M. Keyes:** En d'autres termes, si ces 45 millions de dollars venaient du Trésor général plutôt que du budget de VIA, cela permettrait d'offrir plus de services au Québec ou dans l'Est et de rétablir certains de ceux qui ont été supprimés.

Une dernière question. Vous avez avancé le chiffre de 327 municipalités. Que pensez-vous de l'annonce concernant la constitution de la commission royale? Nous connaissons déjà vos sentiments sur cette commission royale et son mandat. Cependant, pas un seul membre de la Fédération des municipalités canadiennes n'a été nommé comme représentant au sein de cette commission royale. Pensez-vous que le gouvernement aurait dû nommer un membre de la Fédération à cette commission royale?

**Mr. Daoust:** Personally, I am deeply convinced that this commission should have members representing the people most directly concerned or affected by all these decisions, and I would not hesitate to say that they are the representatives of municipalities, whether it be through the Federation of Canadian Municipalities or any other such organization. There are municipality organizations in Quebec, but anyway, whoever may be the person designated by those organizations, there should be



[Text]

façon, quelle que soit la personne qui serait désignée par ces regroupements-là, il devrait y avoir quelqu'un qui représente les intérêts des municipalités du Canada au sein d'une telle commission.

Sans aucun doute, on peut même dire qu'il devrait aussi y avoir des représentants des syndicats les plus lourdement impliqués dans les décisions qui sont annoncées à ce moment-ci par le ministre; qu'il y ait une composition qui soit conforme, en gros, aux intérêts les plus directement touchés par de telles décisions.

**The Chairman:** Because of the time and the interruption with the votes, the Chair is going to take it upon itself to allot ten minutes in this first round. Even if you have ten minutes you do not need to use them all.

**M. Pronovost (Saint-Maurice):** Monsieur Daoust, soyez le bienvenu à ce Comité. J'ai grandement aimé l'exposé que vous nous avez fait, car il diffère quelque peu de tout ce que l'on a entendu jusqu'à ce jour, y compris de la part des autres syndicats qui ont comparu ce matin devant nous.

J'aurais plusieurs questions. Je vais essayer, compte tenu du temps qu'on a à notre disposition, de les regrouper le plus rapidement possible.

La première question est d'ordre très général. Vous avez dit tantôt et M. Senez, je crois, également, que le gouvernement devrait continuer à mettre le même montant d'argent qu'il met dans le cadre de VIA Rail, compte tenu de l'état de l'équipement actuel du matériel roulant, compte tenu également du déficit opérationnel de toutes les lignes dans le pays. Combien pensez-vous que les citoyens canadiens peuvent mettre là-dedans, dans une année? En termes de millions de dollars, combien pensez-vous que la société canadienne devrait investir là-dedans? Et cela, non seulement pour l'investissement en capital, mais aussi pour éponger le déficit des opérations, compte tenu que le recouvrement des coûts sur le circuit de VIA Rail dans l'ensemble du pays n'est que de 20 p. 100 actuellement, au moment où on se parle, ce qui est quand même très faible; c'est ce qu'ont reconnu ce matin les syndicats du rail qui ont témoigné devant nous.

Je voudrais vous laisser élaborer sur cette question-là.

**M. René Moreau (vice-président national, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers):** Il est évident qu'il est difficile de le dire, parce qu'on n'a pas l'intention de garocher des chiffres en l'air comme ça, ce serait trop facile de le faire. Mais la position du Front commun est celle-ci: la raison pour laquelle on exige depuis quatre ou cinq mois l'établissement d'une table de concertation, c'est pour faire asseoir tous les intervenants, toutes les personnes qui sont susceptibles de trouver des solutions à la survie de VIA Rail.

Il est évident que la position du Front commun n'est pas de demander au gouvernement fédéral: donnez-nous des subventions... et puis donnez-nous des subventions. C'est tout un aspect qu'il faut prendre le temps d'élaborer. Mais nous sommes convaincus et nous vous en avons fait

[Translation]

somebody to represent the interests of Canadian municipalities on such a commission.

There is no question that there should also be representatives of the unions most affected by the decisions announced by the minister; that its members more or less represent the interests most directly affected by such decisions.

**Le président:** Pour des raisons de temps, à cause de cette interruption pour aller voter, j'ai décidé de n'allouer que dix minutes pour le premier tour. Si moins de 10 minutes vous suffit, je vous en prie.

**Mr. Pronovost (Saint-Maurice):** Mr. Daoust, welcome to this committee. I really liked your presentation because it was a bit different from what we heard to date, including the other unions that appeared before us this morning.

I have several questions. I will try, because of time, to put them to you as quickly as possible.

My first question is general. You said earlier and Mr. Senez, I believe, also said that the government should keep on with the same funding of VIA Rail, in view of the condition of the present rolling stock, and also of the operational deficit of all the routes across the country. How much money do you think Canadian citizens can pour into it in one year? In terms of millions of dollars, how much money do you think the Canadian society should invest into it? Not only in terms of capital investment but also in terms of wiping out the operational deficit, since cost recovery for the whole VIA Rail system is only 20% at this time, which is to say the least very low. That information has been given to us by the rail unions that appeared before us this morning.

I would like you to elaborate on that question.

**Mr. René Moreau (National Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers):** Obviously that it is difficult to say because we do not intend to throw out figures just like that, that would be too easy. But the position of the common front is as follows: the reason why we have been demanding for four or five months the establishment of a Round table is to bring around it all interested parties, all the people that are likely to find solutions to the survival of VIA Rail.

It is obvious that the position of the common front is not to say to the federal government: give us subsidies... and then, give us subsidies. It is something that we must take time to think about. But we are convinced and we told you so earlier, we are convinced that within VIA's

*[Texte]*

état tout à l'heure, nous sommes convaincus, dis-je, qu'à l'intérieur de la structure de VIA, telle qu'elle est présentement, il y a beaucoup d'améliorations à faire, que ce soit au niveau des services, que ce soit au niveau des équipements. Nous sommes convaincus que ça pourrait alléger le fardeau des citoyens canadiens, sans pour cela réduire les effectifs de VIA Rail.

Or, le gouvernement conservateur a, premièrement, manqué à sa parole lors de toutes les promesses électorales qu'il a faites aux Canadiens. On nous avait promis un service de train dont nous serions fiers.

• 1700

Mais, il n'y a pas vraiment de quoi à être fier maintenant. D'accord? Il y a sûrement des problèmes au niveau de l'administration, on l'a mentionné tout à l'heure. Il y a deux et trois grands bureaux de ressources humaines pour traiter des mêmes problèmes. Il y a place pour un paquet d'améliorations. Les intervenants valables pourraient s'asseoir et tenter de trouver des solutions pour améliorer la situation de VIA Rail.

Ce n'est sûrement pas en coupant de façon draconienne comme on l'a fait qu'on donnera du service aux Canadiens.

**M. Pronovost:** Je comprends très bien votre point de vue. Oui, M. Senez, allez-y.

**M. Senez:** Vous vous demandez combien d'argent! Ce ne sont pas les questions qu'on veut aborder parce qu'on a d'autres solutions. Je vous donne un exemple.

**M. Pronovost:** Oui.

**M. Senez:** Je suis un usager du train 31, Montréal—Ottawa. Il quitte maintenant à 18h50 au lieu de 19h00 environ. Depuis ce changement d'horaire le train est vide; avant, il était rempli. C'est ce genre de solution qu'on veut apporter pour alléger le déficit, ou en tout cas une partie du déficit.

On demande de maintenir les subventions jusqu'à ce qu'on puisse étudier la question. Donnez-nous le temps de présenter nos recommandations; malheureusement, les travailleurs de VIA Rail n'ont pas été consultés pour apporter des solutions valables sur la façon de travailler dans l'industrie du chemin de fer.

Donnez-nous le temps de faire cet exercice avec des politiciens et des intervenants du milieu. Peut-être que le déficit peut être coupé davantage sans effectuer de mise à pied.

**M. Pronovost:** Merci. Il y a une question quand même à laquelle je veux revenir. Il y a deux raisons pour lesquelles nous sommes tous ici aujourd'hui. D'abord, un budget a été déposé au mois d'avril; deuxièmement, ce Comité a décidé qu'il aurait peut-être des recommandations à soumettre au ministre, à la fin de ses audiences.

La question de l'argent doit être considérée. Les chiffres parlent d'eux-mêmes: en 1980, pour transporter 8

*[Traduction]*

structure, as it is presently, a lot of improvement is necessary, both in terms of routes and equipment. We are confident that it could alleviate the burden for Canadian citizens without reducing the strength of VIA Rail.

Now, the Conservative government has, first of all, reneged on its electoral promises to Canadians. We were promised a rail system of which we would be proud.

But there is really nothing to be proud of now. Don't you think so? There are certainly management problems as we said earlier. There are two and three big human resources offices to deal with the same problems. There is room for a lot of improvements. Valid representatives could sit together and try and find solutions to improve VIA Rail's situation.

It is certainly not through those drastic cuts that we will give a good service to Canadians.

**Mr. Pronovost:** I fully understand your point of view. Yes, Mr. Senez, go on.

**Mr. Senez:** You are asking how much! It is beside the point because we have other solutions. Let me give you an example.

**Mr. Pronovost:** Go ahead.

**Mr. Senez:** I am a user of train 31, Montreal-Ottawa. It now leaves at 6.50 p.m. instead of around 7 p.m. Since that change of schedule the train is empty; before, it was full. It is the kind of solution that we want to bring about to reduce the deficit or at least part of it.

We ask for the maintenance of the subsidies while we study the issue. Give us time to present our recommendations; unfortunately, VIA Rail workers were not consulted to find valuable solutions to operating procedures in the rail industry.

Give us the time to go through the process with politicians and industry representatives. Maybe the deficit can be reduced even more without lay-offs.

**Mr. Pronovost:** Thank you. There is still a questions I want to come back to. There are two reasons why we are all here today. First, a budget was tabled in April; second, this committee decided that it might have some recommendations to submit to the minister at the end of its hearings.

The question of money must be looked at. The figures speak for themselves: in 1980, to carry eight million



*[Text]*

millions de Canadiens et de Canadiennes par le système de VIA Rail, il a fallu des subventions totales de 423 millions de dollars. Pour en transporter 1,600,000 de moins, il faudra des subventions, en 1988, de 221 millions de dollars de plus. Il s'agit donc de 644 millions de dollars pour transporter moins de passagers.

En supposant que VIA Rail transporte le même nombre de passagers, la réalité n'en demeure pas moins, étant donné le fonctionnement actuel, plus il transporte de passagers plus les services inhérents. . . On a observé le corridor Québec—Windsor où VIA Rail a augmenté d'une façon importante les services en donnant des repas gratuits, en créant une classe économique accordant des rabais de 50 p. 100, et le train n'était à peu près jamais en retard, etc. On a réussi à augmenter la clientèle, mais les coûts pour attirer cette nouvelle clientèle ont été supérieurs au revenu généré par cette clientèle. L'impression qu'on peut avoir de l'extérieur est celle d'un cul-de-sac. Les membres de ce Comité aimeraient des solutions. Vous en avez apporté un certain nombre comme celle d'améliorer les équipements. Ce qui implique des dépenses, M. D'Aoust, il faut l'admettre.

Malgré la capacité des citoyens canadiens de continuer à investir 5 milliards de dollars depuis 1978, dont 1 milliard en nouveaux équipements, VIA Rail continue d'être ce qu'on appelle communément en bon québécois un «panier percé». C'est ce que nous essayons de comprendre au Comité. Nous aimerions entendre votre point de vue là-dessus, d'une façon bien claire et précise.

Je comprends que vous défendez les emplois des travailleurs. Ce qui est très légitime. Mais, il y a aussi un important problème budgétaire. C'est sur ce problème que nous aimerions votre opinion.

**M. Senez:** Si le panier est percé je pense qu'il y a plus qu'une raison.

**M. Pronovost:** Oui.

**M. Senez:** Il serait inexact d'essayer d'identifier une raison en particulier. On le répète encore une fois: c'est justement l'objectif d'une table de concertation de chercher ces solutions. Mais, je peux souligner aujourd'hui qu'une des raisons pour laquelle VIA Rail a été contraint d'établir des politiques de marketing aussi coûteuses est due au lobbying des compagnies d'autobus, entre autres, qui demandaient des enquêtes sur les tarifs de VIA. VIA n'est pas en mesure de prendre des décisions pour attirer la clientèle sans que les lobbyings de l'aviation ou de l'autobus se lèvent et se révoltent contre une telle situation. La vérité est que VIA n'a jamais eu la chance de s'établir parce que le gouvernement ne lui a pas donné cette chance.

• 1705

**M. Pronovost:** Ma dernière question, puisque le temps s'écoule. C'est au sujet de la politique des prix de VIA Rail. Tantôt, il en a été question.

La Fédération canadienne des maires nous a fait une proposition très particulière. Elle nous a recommandé de

*[Translation]*

Canadians on the VIA Rail system, a total of \$423 million in subsidies were needed. To carry 1,600,000 less, \$221 million more in subsidies would have been required in 1988. So, it means \$644 million to carry less passengers.

Let us suppose that VIA Rail carries the same number of passengers, it still remains that, given its present operation, the more passengers it carries the more the relevant services. . . We have seen the Quebec-Windsor corridor where VIA Rail has substantially increased services by giving out free meals, by creating an economy class with 50% rebates, and the train was nearly never late, and so on. The ridership has been increased but the costs to attract that new ridership were higher than the revenues generated. Looking in from the outside one feels that it is a dead end. The members of this committee would like to find solutions. You proposed a few ones such as the improvement of equipment. Which implies expenses, Mr. Daoust, you have to recognize it.

Despite the capacity of Canadian citizens to invest \$5 billion since 1978, out of which \$1 billion in new equipment, VIA Rail keeps on being what is commonly called a spendthrift. It is what we are trying to understand in this committee. We would like to hear your view about it in a clear and precise way.

I understand that you defend the jobs of employees. It is very legitimate. But, there is also an important budget problem. We would like to have your views on this issue.

**Mr. Senez:** If it is a spendthrift I think there is more than one reason.

**Mr. Pronovost:** Yes.

**Mr. Senez:** It would be inaccurate to try and identify one reason in particular. Once again we repeat that it is the very goal of a round table to look for solutions. But, I can underline today that one of the reasons why VIA Rail had to develop such costly marketing policies is the lobbying of bus companies, among others, asking for an inquiry into VIA's rates. VIA cannot take any measures designed to increase its ridership without air and bus transportation lobbyists making a fuss about it. The fact is that the government never gave VIA a chance to become profitable.

**Mr. Pronovost:** As we have little time left, I will ask you a last question on VIA Rail's pricing policy. The subject was already broached on.

Interestingly enough, the Federation of Canadian Municipalities recommended last week before this

[Texte]

hausser de façon importante et de façon draconienne les prix de VIA Rail. Cette recommandation a été faite la semaine passée devant ce Comité: hausser les tarifs pour permettre à VIA Rail de réduire son déficit.

Est-ce que vous partagez ce point de vue de la Fédération canadienne des municipalités?

**M. Moreau:** Il est évident que tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas eu l'occasion de s'asseoir avec tous les intervenants et de regarder de près chaque problème, parce que, comme Daniel l'a dit tantôt, il y a plusieurs problèmes. . . Ce n'est sûrement pas en faisant fuir la clientèle de chez VIA Rail qu'on va régler le problème. Et on a l'impression qu'en augmentant de façon draconiennes les tarifs, on pourrait encore éloigner la clientèle davantage. Il existe déjà un problème de clientèle. Vous ne l'avez pas soulevé, mais tout le monde connaît le taux de Canadiens qui prennent le train. Vous en avez fait mention dans un corridor tantôt. Si VIA était capable de fournir des wagons pour faire asseoir la clientèle, le lundi matin, dans le train qui part pour Toronto, on pourrait augmenter de 50 p. 100 la vente des billets. On ferait la même chose le vendredi en revenant à Montréal. Mais, les places ne sont pas disponibles, car les billets sont tous vendus, et il n'y a pas de wagon disponible.

**M. Pronovost:** Nous apprécions ce genre d'exemple.

**M. Moreau:** Il n'y aucune disponibilité, aucune flexibilité que VIA puisse utiliser. Je représente les employés qui travaillent à bord des trains, les employés qui vendent des billets. Ils refusent continuellement, sur certaines lignes, d'émettre des billets à la clientèle parce qu'il n'y a pas de places disponibles.

**M. Pronovost:** Certaines journées, c'est ainsi. Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Pronovost. Monsieur Angus.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** We appreciate you coming before us today. It is good to see you again. Let me start by congratulating the common front on the collective efforts on behalf of rail passenger services in the province of Quebec.

Ley me start from where Mr. Pronovost just left off, and your answer dealing with no seats being left. One of my colleagues, Brian Gardiner, travelled from Ottawa to Thunder Bay last Thursday, Friday. When he left here, 15 people had standing room only and were placed in the bar car. From Sudbury to Thunder Bay every seat in the dome was full, every seat in the bar car was full, every roomette, room, whatever, and every coach was full.

When you say that you could have added 50% capacity on Mondays and Fridays, are you talking about over and above filling up every available seat whether it is a seat that VIA normally sells, or is this in addition to it?

[Traduction]

committee that VIA Rail increase its prices substantially in order to reduce its operating deficit.

Do you support this proposal?

**Mr. Moreau:** It is obvious that VIA Rail's problems—and as Daniel has already said, there are quite a few—will not be solved until all parties study them closely. In any case, scaring away its ridership is certainly not the way to solve those problems. I think there would be a great risk of that happening if prices are drastically increased. The size of VIA Rail's ridership is already a problem. Everyone knows that it is not very big to start with. You mentioned the situation in the corridor. If VIA were to put extra cars on the Monday morning train leaving for Toronto, it could increase its sales of tickets by 50%. The same could be done for the return trip to Montreal that leaves Toronto on Friday. Those trains are always full and there are no available cars to add on to them trains.

**Mr. Pronovost:** Thank you for that example.

**Mr. Moreau:** VIA does not have the flexibility it requires because of a lack of available cars. I represent railway employees working on trains as well as those who sell tickets. They regularly have to tell passengers that there are no more seats available.

**Mr. Pronovost:** That is the case certain days. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Pronovost. Mr. Angus.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Nous vous remercions de votre présence ici aujourd'hui. Je suis heureux de vous revoir. Permettez-moi d'abord de vous féliciter des efforts que vous déployez pour défendre les intérêts des utilisateurs du transport ferroviaire au Québec.

Je voudrais répondre à votre question sur le taux d'utilisation des services-voyageurs. L'un de mes collègues, M. Brian Gardiner, a voyagé d'Ottawa à Thunder Bay jeudi et vendredi derniers. Lorsque le train est sorti de gare, 15 personnes n'avaient pu y trouver place, et on leur a demandé d'aller s'asseoir dans le wagon-bar. De Sudbury à Thunder Bay, tous les sièges du wagon panoramique, du wagon-bar, des compartiments individuels et de tous les autres wagons étaient occupés.

Lorsque vous dites que VIA pourrait augmenter de 50 p. 100 le nombre des billets vendus les lundis et les vendredis, s'agit-il de 50 p. 100 des sièges disponibles?



[Text]

**M. Moreau:** C'est en plus de tous les sièges déjà disponibles. Je parlais tout à l'heure de flexibilité; dès qu'il survient un pépin, un bris mécanique, on n'a aucun équipement de remplacement. On doit compter sur la concurrence. On appelle chez Colonial ou d'autres compagnies d'autobus pour transporter la clientèle de VIA Rail. Voilà la situation de VIA présentement. Aucune flexibilité pour répondre à un surplus de clientèle ou répondre à un bris mécanique. On n'a prévu aucun moyen de remplacement, aucun équipement de remplacement, aucun équipement supplémentaire pour les grandes fins de semaine comme la Fête du Travail ou pendant la période estivale. En octobre, on a dû refuser, à Montréal, un nombre incalculable de voyageurs pour les Maritimes parce qu'on n'avait pas de places de disponibles à bord des trains de VIA Rail.

**M. Senez:** J'ai un exemple additionnel. Durant le long congé de la fin de semaine de la Fête du Travail, un groupe de facteurs de Montréal avaient réservé pour un voyage de pêche dans la région de Senneterre. Ils ont été pris pour coucher dans des soutes à bagages à cause d'un manque d'équipement. Il n'y avait pas suffisamment d'équipement pour répondre à la demande.

S'il y avait une certaine flexibilité! À Ottawa, à un moment donné, il y avait deux voitures sur le train qui descendait à Montréal. Mais il y avait de la clientèle pour à peu près deux wagons et demi. Aucun wagon disponible ne pouvait être accouplé au train. Ces voyageurs s'en vont par autobus. Il n'y a pas suffisamment de matériel disponible. On a parlé dans notre mémoire de la flexibilité de l'équipement traditionnel par rapport au LRC. On a un problème car l'équipement n'est pas flexible; et VIA ne fait pas de tentative, à notre avis, pour avoir une disponibilité de matériel, parce que même les gens de VIA semblent d'accord à couper les services.

• 1710

**Mr. Angus:** The minister has said time and time again that people are not using VIA Rail. The story you have just described suggests that people are not using it because they cannot get on, that there are not enough seats. Aside from the times you mentioned, the holiday weekends and weekends, would you say utilization in Quebec is well above average, that the trains are perhaps not full all the time, but almost full, and that they are well used?

**M. Senez:** On ne dira pas que les trains sont utilisés à pleine capacité, ce n'est pas vrai et ça serait vous mentir que de dire le contraire. Par contre, on vous a donné un exemple: le train 31 qui part à 7 h 50, arrive à Ottawa autour de 10 heures; donc, si les gens ont des rencontres d'affaires à Ottawa, normalement, ce n'est pas à 11 heures que ça débute, mais c'est à 10 heures.

Je pense que VIA a créé sa propre perte, et ça continue. Cette tendance-là a débuté bien avant aujourd'hui quand le CN et le CP administraient le service des passagers. Cette tendance a continué, et ça n'a pas véritablement changé.

[Translation]

**Mr. Moreau:** Yes, VIA could sell 50% more seats than are now available. I mentioned earlier the question of flexibility. No replacement cars are available in case of mechanical failures. If a problem arises, VIA depends on its competitors Colonial and other bus companies to transport its clients. That is the situation now facing VIA. It doesn't have enough cars available to meet its clientele's needs or to replace a defective car. No additional cars are added on to trains during the long weekends like Labour Day or during summer holidays. In October, VIA had to turn away large numbers of travellers wanting to go to the Maritimes because all its trains were full.

**Mr. Senez:** I can give you another example. During the Labour Day long weekend, a group of mailmen from Montreal had made reservations to go fishing in the Senneterre area. They had to sleep in the luggage compartment because of a lack of sleepers. VIA Rail does not have enough cars to meet the demand.

Things would be different, if VIA Rail was given more leeway. At one time, the train going to Montreal had only two cars while there were enough people to fill two cars and a half. However, there were no available cars to couple on that train. Those travellers have no choice but to go by bus. As I already mentioned, VIA does not have enough rolling stock. We underlined in our brief the fact that the lack of flexibility of traditional equipment as far as the LRC is concerned. There is a problem there we think that VIA Rail does not make any efforts in this regard because its management seems to agree with the proposed cuts.

**M. Angus:** Le ministre a répété à maintes reprises que les gens n'utilisent pas VIA Rail. Selon vous, c'est parce que les trains son bondés. Exception faite des weekends et des long weekends, estimez-vous que le taux d'utilisation des services ferroviaires est plus élevé au Québec que dans le reste du pays? Les trains sont-ils pleins la plupart du temps?

**Mr. Senez:** I would be lying if I told you that trains were always full. However, let me give you an example to show you why it happens: train 31 leaves Montreal at 7:50 and arrives in Ottawa around 10:00. But if you have a business meeting in Ottawa, it usually starts at 10:00 and not at 11:00.

I think VIA Rail is responsible for part of its problems. The trend emerged a long time ago when CN and CP were managing the passenger service. It has not been reversed since.

[Texte]

**The Chairman:** 1977.

**Mr. Angus:** Let me switch to the relationship between rail passenger services and freight services. We have heard testimony before this committee. CN has a shopping list of routes they want to abandon. Mr. Lawless, with that hat on, would not say they are related. Yet I think you would agree with me that if rail passenger services are removed that is one less bit of traffic to use to justify the line. Particularly in terms of the north shore of the St. Lawrence—and this is on the CP side—do you see a relationship between the decision on VIA vis-à-vis that line and an impact on CP freight?

**M. Senez:** Certainement! CP Rail avait déjà fait une demande d'abandon sur le tronçon nord de Montréal à Québec. Cette demande avait été faite à la suite de l'effondrement d'un pont. CP ne voulait pas remplacer le pont. Ils ont été forcés par la Commission des transports de refaire le pont, c'est pourquoi VIA Rail a pu mener ses opérations sur la rive nord.

Maintenant, avec les annonces de coupures, on a l'impression que les gens de toute la Rive Nord en partant de Montréal à Québec vont aussi perdre la possibilité d'avoir des trains de marchandise. Il y a une relation d'interdépendance entre les trois compagnies de chemin de fer qui, à mon avis, devrait être étudiée davantage. Si on regarde le fait que M. Lawless est à la tête du CN ainsi qu'à la tête de VIA, le plus bel exemple que l'on a et pour lequel on se pose des questions c'est le train numéro 58 et au retour 59 sur la ligne Montréal-Toronto, un train pour lequel je pourrais inviter à peu près n'importe lequel d'entre vous à venir le voir le matin, lors de l'arrivée à Montréal, car ce train est rempli de gens. Cependant, on a décidé de le supprimer. Nous pensons que ce train-là a été supprimé parce que M. Lawless a l'intention d'augmenter les vitesses de son train de marchandise sur la même liaison.

La Commission des transports avait ordonné à CN de diminuer la vitesse de son train de marchandise à cause de la présence d'un train de passagers; et je pense que M. Lawless vient de faire d'une pierre deux coups. Il vient de se débarrasser du train de nuit, et il vient de permettre à son train laser d'augmenter sa vitesse.

• 1715

On a de sérieuses questions sur la dualité du rôle de M. Lawless, sur son intérêt pour les trains de passagers.

**Mr. Angus:** You mentioned the laser train. Does CN now have to go back to the NTA to get that slow order rescinded, or is it automatically rescinded as a result of dropping passenger services?

**M. Senez:** Je ne connais pas la procédure exacte, mais le motif pour réduire la vitesse était la présence de trains de passagers. Maintenant qu'on n'aura plus de trains de

[Traduction]

**Le président:** That was in 1977.

**M. Angus:** Abordons maintenant la question du rapport entre le transport des voyageurs et le transport des marchandises qui a été soulevée par certains de nos témoins. Le CN souhaite supprimer certaines liaisons. A titre de président du CN, M. Lawless répondra bien sûr qu'il n'y a pas de lien entre ces deux services. Vous conviendrez cependant avec moi que si l'on supprime le service voyageur sur une liaison, c'est une raison de moins de maintenir celle-ci. Je songe en particulier aux liaisons sur la côte nord du Saint-Laurent qui sont assurées par le CP. La décision prise par VIA risque-t-elle, à votre avis, d'avoir une incidence sur le service de transport des marchandises assurées par le CP?

**Mr. Senez:** I certainly do! CP Rail had already applied for abandonment of part of the northern route between Montreal and Quebec because it did not want to rebuild a bridge which had collapsed. The Transport Commission forced them to repair that bridge and that is why VIA Rail operates a route on the North Shore.

With the cuts that have been announced, North Shore residents from Montreal to Quebec fear they will also lose their freight services. I think we should be studying more closely the inter-relationships between the three railway companies. The most striking aspect of this inter-relationship is that Mr. Lawless is president both of CN and of VIA. Let's take the example of train 58, which becomes train 59 on the way back, on the Montreal-Toronto route. Anyone can see that this train is full when it reaches Montreal in the morning. However, the decision has been taken to eliminate this train. We think it is because Mr. Lawless wants to increase the speed at which his freight train runs on the same line.

The Transport Commission had instructed CN to reduce the speed of the freight train on this route because it was also used by a passenger train and I think Mr. Lawless wants to kill two birds with the same stone. The CN has just gotten rid of its night train and allowed its laser train to increase its speed.

We have serious questions about the double role of Mr. Lawless and his interest in maintaining passenger trains.

**M. Angus:** Vous avez mentionné le train laser. Le CN doit-il demander l'autorisation de l'ONT pour faire annuler l'ordonnance de restriction de vitesse ou est-elle annulée automatiquement maintenant que les services voyageurs sont supprimés?

**Mr. Senez:** I do not know the exact procedure, but the order to reduce speed was given because of the presence of passenger trains. Now that there will no longer be any



[Text]

passagers, je suppose qu'il ne sera pas difficile d'obtenir la permission d'augmenter la vitesse de ces trains.

**Mr. Angus:** Interesting, we will have to pursue that one.

I understand that a provincial task force has been established by the Province of Quebec, dealing with rail passenger services. Is the common front involved? What is the mandate and where do you see it heading?

**M. Daoust:** Le mandat de cette Table de concertation est à peu près défini. Je peux vous en lire quelques points.

Ce Comité aura pour mandat de faire le point sur la situation de l'ensemble. . .

**Mr. Angus:** If you have it there, could you give a copy to the committee?

**M. Daoust:** Je vais le distribuer. Il s'agit d'étudier tous les aspects de l'industrie ferroviaire au Québec, toutes ses implications et toutes ses retombées, de faire des analyses prospectives de l'évolution des marchés, d'examiner le trafic marchandises et passagers, de proposer des plans d'action, de faire le suivi de l'opération et d'adresser des recommandations aux différents paliers de gouvernement. J'aimerais bien qu'on puisse vous distribuer ce mandat.

**Mr. Angus:** Is it also within the time line of your recommendation for the moratorium? Would it report back during the moratorium if such was granted?

**M. Daoust:** J'ai la certitude, et c'est le point de vue que nous avons exprimé à quelques reprises, que si elle avait une période de 12 mois pour procéder à toutes ces études-là, cette Table de concertation serait appuyée par des gens qui ont des connaissances techniques, qui pourraient nous alimenter de tous les documents disponibles et qui pourraient nous aider à formuler nos points de vue.

Soit dit en passant, je parle d'une table de concertation qui serait financée par les deux paliers de gouvernement et dont le financement global s'élèverait à 300,000\$. Encore une fois, tous les intervenants inimaginables au Québec se retrouveraient autour d'une telle table de concertation. Elle pourrait et devrait finir ses travaux dans les plus brefs délais, mais il lui faudrait peut-être une année pour faire le tour de la situation et dégager des recommandations.

C'est ce qu'on souhaite ardemment depuis le début.

**M. Senez:** Permettez-moi d'ajouter un point. Chaque province connaît ses besoins et ses problèmes. On souhaite que les autres provinces fassent de même, qu'elles étudient la situation du rail sur leur territoire. Après un certain temps, certains intervenants de chaque province pourraient se réunir pour tracer une image globale des problèmes du chemin de fer dans l'ensemble du pays.

**Mr. Dionne (Miramichi):** From the province of Quebec you have the Prime Minister, the Minister of Transport, the Minister of the Environment, the President

[Translation]

passenger trains, I imagine it will not be difficult to get the authorization to increase the speed of these trains.

**M. Angus:** C'est intéressant. Nous devons poursuivre cette question.

Si je me m'abuse, le Québec a établi un groupe d'étude provincial pour examiner les services ferroviaires de transport des voyageurs, de Front commun est-il mêlé à cela? Quel est le mandat de ce groupe d'étude et qu'est-ce qui en ressortira, selon vous?

**Mr. Daoust:** The mandate of the round table is more or less defined. I can read you some of its components.

This committee will be mandated to report on the situation as a whole—

**M. Angus:** Si vous l'avez ici, pouvez-vous en donner une copie au Comité?

**Mr. Daoust:** I shall distribute it. The task force will examine all aspects of the rail industry in Quebec, all its implications and impacts, make projections on the evolution of markets, examine freight and passenger traffic, propose action plans, make a follow-up and present its recommendations to the various government levels. I would really like to be able to give you copies of this mandate.

**M. Angus:** Avez-vous prévu comme délai la même période que celle que vous recommandez pour le moratoire? Le groupe de travail fera-t-il rapport pendant la durée du moratoire si celui-ci était imposé?

**Mr. Daoust:** I am convinced, and this is what we have stated on a few occasions already, that if it had 12 months to carry out all these studies, this round table would have the support of people who have some technical knowledge and who could provide us with all available documents and help us to express our opinions.

I should say in passing that I am speaking about a round table financed by both government levels and which would cost a total of \$300,000. Once more, all interested parties in Quebec would be represented on this round table. It could and should complete its work as soon as possible, but it might need one year to examine the situation completely and make recommendations.

This has been our fervent hope since the beginning.

**Mr. Senez:** I would like to add one comment. Each province is aware of its own needs and problems. We would like the other provinces to follow our example and to study rail services in their jurisdiction. After a certain period, representatives of each province could meet to give an overview of the problems faced by the rail industry at the national level.

**M. Dionne (Miramichi):** Vous avez déjà du Québec le premier ministre, le ministre des Transports, le ministre de l'Environnement, le président du Conseil du Trésor, le

## [Texte]

of the Treasury Board, the Solicitor General, and several others. You must be very happy that you have all those ministers.

• 1720

There are a few other conundrums I would like to put to you for your comment. First of all, as VIA Rail was constituted, in my opinion and I think in the opinion of many other people, there were far too many chiefs and not enough workers. We had the spectacle of the election campaign, where in our area at least there was a lot of bragging about the reinstatement of routes that had been discontinued previously, only to find out after the election that VIA was in very drastic straits and had to be cut. Then there were the cuts, followed by a royal commission to look into rail passenger travel in this country. Then we had the other spectacle of Mr. Lawless being made both the custodian and the executioner of VIA Rail.

How can we hope, with all these contradictions, to have any real faith that there will be a VIA Rail to serve this country?

**M. Daoust:** Je ne suis pas du tout en désaccord avec vous. C'est une chose que de mettre sur pied une commission royale d'enquête qui va analyser toutes les données et dégager des recommandations, mais il nous semble absolument aberrant qu'une telle commission d'enquête exécute ses travaux alors que la décision est déjà prise et que les tendances sont imprimées à l'égard de l'avenir de VIA Rail. Ces tendances et ces décisions ont quasiment un caractère d'irréversibilité.

Il me semble qu'il y a un geste politique à poser, celui de surseoir à toute décision. Ce geste politique, il doit être posé par le gouvernement actuel, car c'est lui qui a pris la décision.

Comme on l'a dit au moment où la décision a été prise, il y a beaucoup de cruauté dans une décision comme celle-là. L'impact sur l'emploi, particulièrement dans les régions où le chômage est intense, sera grand. Les volontés qui se sont affirmées d'étudier à fond les problèmes, la disponibilité des parties, l'ouverture d'esprit de tous ceux qui interviennent, tout cela risque d'être gâché par une décision qui pourrait être remise en question.

Ce n'est pas attendre une année qui va créer des perturbations telles qu'elles seront insurmontables. C'est pour cela qu'on ne cessera de répéter qu'il faut absolument qu'il y ait une décision à l'égard d'un moratoire. On souhaite bien que votre commission puisse donner un coup de pouce dans cette direction.

**Mr. Dionne:** The Minister of Transport has repeated many times that he held consultations on VIA Rail before making his decision. Do you know of anyone with whom he consulted? As I understood your testimony, you said very clearly you were not consulted.

The follow-up question to that is how many members of your collective unions will be affected by this decision?

## [Traduction]

solliciteur général et plusieurs autres. Vous devez être très heureux que tous ces ministres soient du Québec.

Il y a quelques autres questions que j'aimerais que vous commentiez. D'abord, selon moi et selon bien d'autres personnes, l'organisation de VIA Rail compte trop de chefs et trop peu d'Indiens. Dans notre région en tout cas, pendant la campagne électorale, les candidats se vantaient d'avoir rétabli des liaisons qui avaient été supprimées auparavant, seulement pour constater après les élections que VIA était en grande difficulté financière et devait réduire ses services. Ensuite, les services ont été réduits et une commission royale d'enquête a été chargée d'étudier les services ferroviaires de voyageurs au Canada. Puis, M. Lawless a été chargé à la fois de protéger et d'achever VIA Rail.

Vu toutes ces contradictions, comment pouvons-nous être vraiment certains que VIA Rail continuera d'exister pour servir le Canada?

**Mr. Daoust:** I do not disagree with you at all. It is one thing to establish a royal commission to analyze all the data and make recommendations, but we find it quite incredible that such a commission would carry out its mandate when the decision has already been made and the trend for the future of VIA Rail has already been set. This trend and these decisions are just about irreversible.

It seems to me that we need a specific political action to suspend any decision. This political action must come from this government since it was its decision.

As was said when the decision was made, such a decision is very cruel. There will be a serious impact on jobs, especially in the regions of high unemployment. The stated will to examine problems in depth, the availability of parties, the open mind of everyone involved will all be compromised by a decision which could be questioned later.

Postponing for a year the implementation of this decision will not create insurmountable obstacles. This is why we shall continue to insist on the need for a moratorium. I hope that your committee can urge the government to make such a decision.

**M. Dionne:** Le ministre des Transport a répété à maintes reprises qu'il a consulté des intéressés avant de prendre sa décision au sujet de VIA Rail. Savez-vous qui il a pu consulter? D'après ce que j'ai compris, vous n'avez certes pas été consultés vous-mêmes.

Comme question supplémentaire, combien de membres de vos syndicats seront-ils touchés par cette décision?



[Text]

[Translation]

• 1725

**M. Senez:** Nous avons dit auparavant qu'il n'y a eu aucune, mais aucune consultation avec les syndicats des chemins de fer. On va aller encore plus loin. Dans la plupart des cas, on vient de signer une entente collective avec VIA Rail, et la question n'a jamais été soulevée durant les négociations. On trouve aberrant aujourd'hui que des types comme MM. Lawless et Hanigan parlent de réouvrir des conventions collectives alors que les deux parties viennent de conclure une entente de bonne foi, et qu'on nous mette face à de telles coupures.

On n'a pas été consultés à la table de négociations. De plus, on n'a pas été consultés sur la question des coupures. C'est tout à fait aberrant quand on sait que le Front commun représente environ 18,000 employés des chemins de fer, dont 3,000 employés de VIA au Québec.

**The Chairman:** When did you sign the contract you are referring to?

**M. Senez:** Eh bien, il y a plusieurs groupes. Pour ma part, je suis impliqué dans le groupe des wagonniers, les réparateurs de wagons. On a signé l'an dernier une convention collective chez VIA.

**M. Darryl Gray (député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Pour combien de temps?

**M. Senez:** Trois ans. À ce moment-là, il n'était aucunement question de coupures drastiques à VIA. Aucune demande de concessions n'a été faite au syndicat.

**The Chairman:** To be more specific, when you say last year, you mean 1988?

**Mr. Senez:** 1988.

**The Chairman:** Was that before Mr. Lawless became the CEO of VIA?

**M. Senez:** Oui, c'était avant que M. Lawless devienne président de VIA. Ce que je vous dis, c'est qu'à ce moment-là, on avait déjà entendu parler de tout cela. C'est pour cela qu'on a formé le Front commun l'an passé, au mois de mars. On avait déjà entendu dire qu'il y aurait, à un moment donné, des coupures à VIA, mais il n'en a été aucunement question durant nos négociations.

**M. Moreau:** À la Fraternité canadienne des cheminots, on a signé un contrat de trois ans au début de l'été. Plusieurs rumeurs circulaient alors que nous étions encore à la table de négociation. Jamais qui que ce soit de l'administration de VIA ne nous a demandé précisément d'apporter certaines améliorations ou de renoncer à certains avantages consentis aux salariés. Jamais on ne nous a fait une demande semblable.

**The Chairman:** Mr. Dionne is an experienced parliamentarian and member of this committee, but all these agreements were signed while Mr. de Belleval was still president and CEO. A lot of things happened very quickly when he "resigned".

**M. Moreau:** Je ne sais pas s'il a démissionné ou s'il a été congédié. Cela ressemble davantage à un congédiement.

**Mr. Senez:** We already said that there was no consultation whatsoever with the railway unions. I would even go further and say that in most cases where a collective agreement was signed with VIA, that question was never raised at the bargaining table. We find it extremely upsetting that people like Mr. Lawless and Mr. Hanigan would be now talking about renegotiating the collective agreements, whereas both parties came to an agreement in good faith, and we find it upsetting that these cuts would be implemented.

There has not been any consultation at the bargaining table. I repeat, we were never consulted on the proposed cuts. Considering that the common front represents roughly 18,000 railway employees, out of which 3,000 for VIA in Quebec, this is absolute nonsense.

**Le président:** Quand avez-vous signé la convention en question?

**Mr. Senez:** There are different bargaining groups. I for one, belong to the carmen and car repairmen group. We signed a collective agreement for VIA last year.

**Mr. Darryl Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** For how long?

**Mr. Senez:** Three years. At that time, there had not been any talk about drastic cuts at VIA. The union had not been asked to make any concession whatsoever.

**Le président:** Et pour être plus précis, lorsque vous dites l'an dernier, vous voulez dire en 1988?

**Mr. Senez:** Yes.

**Le président:** C'est-à-dire avant que M. Lawless ne devienne président de VIA?

**Mr. Senez:** Yes, before Mr. Lawless became the CEO of VIA. But at that point we had already heard about the whole plan. That is why we set up the common front, last year in March. We had already heard about cuts implemented at VIA, but they had not been mentioned during the collective bargaining.

**Mr. Moreau:** The Canadian Brotherhood of Railway Workers signed an agreement for three years at the beginning of summer. While we were still negotiating there were already some rumours. But no one from VIA ever asked us to give up certain benefits, nor to make any concessions. There has not been any talk of the like.

**Le président:** M. Dionne est un député chevronné, membre de ce Comité, mais je tiens à rappeler que ces conventions ont été signées alors que M. de Belleval était encore président directeur général. Les choses ont dû ensuite se précipiter lorsqu'il a «démissionné».

**Mr. Moreau:** I do not really know whether he resigned or was asked to do so. It looks more as if he has been fired.

[Texte]

**Mr. Dionne:** Quickly, indeed.

**The Chairman:** The last question, Mr. Dionne. You had some good ones; that is why I am trying to. . .

**Mr. Dionne:** I can tell that.

Do I understand you correctly to say—I think this question is for Mr. Daoust—that Minister Johnson wrote to the Minister of Transport with regard to this issue and that after several months he had not received any reply?

**M. Daoust:** Je ne peux pas affirmer qu'il n'a pas reçu de réponse. La lettre est datée le 14 juillet, et elle est très précise. Des demandes très spécifiques y sont formulées. Les contacts que j'ai eus avec M. Johnson m'incitent à penser qu'il n'a pas reçu de réponse, mais il ne l'a pas dit de façon spécifique.

**M. Pronovost:** Pour votre gouverne, M. Bouchard a effectivement répondu à la lettre du président du Conseil du Trésor, M. Johnson. Je pense même que la lettre peut être obtenue très facilement. J'en ai une copie à mon bureau.

**M. Daoust:** Ce serait excellent.

**M. Pronovost:** La réponse a été envoyée deux ou trois semaines avant l'annonce des coupures, je pense. Je n'ai pas le renseignement, mais la lettre est facilement obtainable.

**M. Daoust:** Nous aimerions bien l'obtenir.

**M. Pronovost:** Je voulais tout simplement préciser qu'il y a effectivement eu une réponse.

**M. Daoust:** Elle n'a pas été rendue publique.

**M. Pronovost:** La réponse n'était peut-être pas satisfaisante, mais il y en a bien eu une.

• 1730

**M. Senez:** Une réponse ou un accusé de réception?

**M. Pronovost:** C'est une véritable réponse, monsieur Dionne. Il y a eu une réponse aux points que M. Johnson avait soulevés dans sa lettre.

**Mr. Dionne:** I accept your answer; it is just that we have not been able to get any answers from the minister in the House, so it would not have surprised me. I am glad that the minister replied to the minister.

**M. Gray:** Si vous me le permettez, je vais commencer par féliciter les témoins qui sont devant nous. L'Union des municipalités du Québec a déjà comparu devant nous aussi. Vous savez que quand des décisions difficiles doivent être prises, c'est surtout le gouvernement qui se fait attaquer parce qu'il détient le pouvoir, ce qui est tout à fait normal. Étant moi-même l'ancien président d'un syndicat de professeurs, je comprends aussi un peu les syndicats. Ce que vous avez dit cet après-midi, c'est très bon. Cela démontre qu'au Québec, les syndicats et

[Traduction]

**M. Dionne:** De façon un peu expéditive, en vérité.

**Le président:** Votre dernière question, monsieur Dionne. Il y a eu déjà d'excellents échanges, et j'essaie. . .

**M. Dionne:** Je m'en aperçois.

Avez-vous bien dit—je crois que c'est à M. Daoust qu'il faudrait poser la question—que M. Johnson, le ministre, a écrit au ministre des Transports sur cette question, et qu'au bout de plusieurs mois, il n'a toujours pas reçu de réponse?

**Mr. Daoust:** That I cannot tell for sure. His letter is dated July 14th, and it is very articulate. He makes very specific requests. After talking on different occasions to Mr. Johnson, I would tend to think that he has not received any reply, but he did not say it in so many words.

**Mr. Pronovost:** I would like to inform you that Mr. Bouchard did actually write back to Mr. Johnson, the president of the *Conseil du Trésor*. That letter should be easily available. I have a copy in my office.

**Mr. Daoust:** That would be perfect.

**Mr. Pronovost:** I think the reply came two or three weeks before the cuts were announced. I do not know it more precisely, but it should not be too difficult to get that letter.

**Mr. Daoust:** We would be happy to get a copy.

**Mr. Pronovost:** I just wanted to tell you that there was a reply.

**Mr. Daoust:** It was not made public.

**Mr. Pronovost:** Maybe the reply was not satisfactory, but there was one.

**Mr. Senez:** Is it a real reply, or just an acknowledgement of receipt?

**Mr. Pronovost:** It is a real reply, Mr. Dionne. A reply to all the points raised by Mr. Johnson in his own letter.

**M. Dionne:** J'accepte votre réponse; il se trouve que nous n'avons pas pu obtenir de réponse du ministre à la Chambre, et en quelque sorte je n'en aurais pas été surpris. Mais je suis heureux d'entendre dire que le ministre a répondu au ministre québécois.

**Mr. Gray:** Allow me to commend the witnesses in front of us. We already heard the *Union des municipalités du Québec*. When difficult decisions have to be made, power being in the hands of the government, it becomes a quite natural and normal target for criticism. As a former president of a teachers' union, I do have a little bit of understanding of the way unions think. What you said this afternoon is very interesting. It shows that in Quebec unions are able to discuss with the private sector to solve their problems.



*[Text]*

l'entreprise privée sont capables de discuter ensemble pour essayer de régler leurs problèmes.

Je voudrais vous poser deux questions, monsieur Daoust. Attaquer le gouvernement, c'est une chose. On sait que VIA a fait un rapport et des recommandations à M. Bouchard, et que M. Bouchard a pris sa décision après avoir reçu ces recommandations. Si je comprends bien le témoignage que vous avez fait cet après-midi, vous avez l'intérêt des membres de vos syndicats à coeur, mais vous tenez également aux services de VIA Rail chez nous, au Québec et partout ailleurs au pays. Je pense qu'on est sur la même longueur d'onde à ce sujet.

Je ne veux pas critiquer l'administration de VIA, mais au point de vue du marketing, je me demande si dans le passé, depuis 1977-1978, VIA avait vraiment à coeur un plan national de transport passagers ferroviaire.

Deuxièmement, jugez-vous qu'il serait bon qu'on ait, comme dans le passé, une seule société de la Couronne? VIA devrait-elle être retournée au CN dans l'intérêt de vos membres et au nom de l'efficacité du service de passagers à travers le pays?

**M. Daoust:** Je vais commencer par la deuxième de vos questions.

Au moment où VIA a été créée, les syndicats du rail avaient manifesté leur désapprobation quant à la mise sur pied d'une telle structure. Ils avaient plutôt souhaité le renforcement et la consolidation, par tous les mécanismes que nous connaissons, du système de transport passagers au Canada. Je pense bien qu'on peut répondre oui à votre question. Cette décision qui a été prise il y a déjà une bonne dizaine d'années n'aurait peut-être pas dû être prise. On se souvient de l'opposition des syndicats.

Vous me demandez également si VIA a tout mis en oeuvre pour faire en sorte que le système de transport passagers soit rentable et viable et ne connaisse pas les difficultés qu'on prétend qu'il connaît. Il m'est un peu plus difficile de répondre à cette question. Nous avons un tas de critiques à faire. On les a formulées en huit ou dix points qu'on explicitera en temps et lieu à l'aide de documents, d'analyses, de constatations plus précises et de suggestions qui vont découler de ces critiques.

• 1735

Il ne nous semble pas qu'il y ait eu une volonté véritable au Canada, que ce soit à VIA Rail ou ailleurs, de tout mettre en oeuvre pour faire en sorte que le transport passagers connaisse le taux d'efficacité qu'on aurait pu souhaiter. Ces volontés-là s'expriment quand les décideurs politiques les affirment.

Il nous semble qu'en quelque lieu, des gens qui entourent les décideurs politiques aient mis une croix sur le transport passagers au Canada. Ce transport passagers effectué par VIA Rail subit maintenant des coups qui auront comme conséquence inexorable de faire en sorte que, petit à petit, le transport passagers va s'éliminer à peu près complètement. On l'a déjà réduit de 20 p. 100 il y a

*[Translation]*

I have a couple of questions to ask you, Mr. Daoust. Criticizing the government is one thing, but we know that VIA wrote a report with recommendations to Mr. Bouchard, who made his decision after he received that list of recommendations. If I understand you well, this afternoon, you are here to defend the interests of your members, but you also would like to maintain VIA Rail's services in this country, in Quebec and in the rest of Canada. As for that, I think we agree.

I do not want to criticize the way VIA has been run, but in terms of marketing, I am not too sure whether in the past, since 1977-78, VIA really had a plan for national railway passenger services.

Secondly, do you think it would be good, as in the past, to have only one Crown corporation? Do you think VIA should go back to CN, in the interest of your members as well as from the point of view of efficiency of passenger services in this country?

**Mr. Daoust:** I will answer your second question first.

When VIA was established, railway unions had been opposed to the setting up of such an entity. They would have preferred the strengthening and consolidation, through all means available to us, of our passenger network in Canada. So, the answer to your question would be yes. That decision was made some 10 years ago, and it should not have. You will remember how the unions opposed that decision.

You also asked me whether VIA did everything in its power to run an economically viable passenger service, free of all the difficulties it is supposed to have. It is a little bit more difficult to answer that question. We certainly are very critical of what has been done. We summarized our criticism in eight or ten points, which will be raised when necessary, with all supporting documents, statistics and figures; we will be very precise about it and at the same time will make some suggestions.

As a matter of fact we do not think there has been a real will in Canada, within VIA Rail or elsewhere, to do everything possible to manage passenger services with the kind of efficiency one might have wished. Normally that kind of will comes from the political level.

It looks as if some people around the political decision-makers had already given up on passenger service in Canada. VIA Rail passenger service is coming under such heavy attack that it will, bit by bit, be completely eliminated. There was already a 20% reduction some years ago. After that 20% reduction, what is left is again being cut in half, so that there is more and more a trend

[Texte]

quelques années. Ces réductions de 20 p. 100 ayant été faites, on coupe de moitié ce qui reste, de telle sorte que s'affirme de plus en plus une tendance à faire disparaître ce type de transport dont les Canadiens et les Canadiennes bénéficient un peu partout dans notre pays.

**M. Charles A. Langlois (député de Manicouagan):** Monsieur Daoust, c'est avec plaisir que j'ai écouté votre présentation et je voudrais vous en féliciter. Je veux également vous souhaiter la bienvenue ainsi qu'aux gens qui vous accompagnent.

Vous avez dit que le gouvernement, semblant être en possession de la vérité, avait décidé d'effectuer des coupures dans le service de transport de passagers par chemin de fer au Canada. La vérité est tout autre. La vérité est que le gouvernement du Canada, devant les pressions du déficit, a été obligé de réduire les dépenses du gouvernement fédéral. Pour en arriver à cela, il lui a fallu examiner de nombreuses solutions, et l'une de ces solutions a été évidemment le transport de passagers par chemin de fer. En 1989, 650 millions de dollars pour défrayer les dépenses de fonctionnement de VIA Rail, cela représente à peu près 25\$ par Canadien vivant. Cela veut dire que le matin du 1<sup>er</sup> janvier, s'il avait fallu payer ces dépenses sans emprunter 650 millions de dollars, il aurait fallu demander à chacun des Canadiens vivants de faire un chèque de 25\$ et de l'envoyer au gouvernement du Canada pour VIA Rail.

Donc, il y avait un problème. VIA Rail, au cours des années, a déjà eu des signaux de la part du gouvernement. VIA Rail a eu des signaux en 1981. Le gouvernement libéral de l'époque avait décidé de procéder à une réorganisation de VIA Rail pour essayer de réduire les dépenses du gouvernement, mais il a reculé. En 1986, le ministre des Transports de l'époque, M. Mazankowski, a dit à VIA Rail: Organisez-vous parce que la fontaine n'est pas sans fond. Finalement, malgré tout cela, VIA Rail est venue demander au gouvernement du Canada, pour ses dépenses de fonctionnement de 1989, 130 millions de dollars de plus que les 650 millions de dollars que le gouvernement lui versait déjà. Alors, le ministre des Transports et le ministre des Finances ont dit: Cela suffit!

Une entreprise qui n'est pas capable de faire ses frais de fonctionnement ne reste pas en affaires longtemps. Je pense que vous et moi, on va admettre cela facilement. Si l'argent que VIA Rail a demandé au gouvernement avait été nécessaire pour améliorer ses installations, ses équipements, sa voie, pour faire des dépenses en capital, j'aurais probablement accepté cela plus facilement, mais cet argent devait servir directement à payer ses coûts de fonctionnement.

Cela dit, 350 millions de dollars seront versés à VIA Rail par le gouvernement fédéral à partir de 1993. Cela va représenter 14\$ par Canadien vivant si on est toujours 26 millions ou 25 millions à ce moment-là.

Il y a une chose qu'il ne faut pas oublier. Le plan qui a été soumis par VIA Rail au gouvernement du Canada et qui a été accepté prévoit la disparition, à partir de 1990, de routes secondaires et de duplication du service. Le

[Traduction]

towards eliminating passenger rail, which until now has been very useful to all Canadians.

**Mr. Charles A. Langlois (Manicouagan):** Mr. Daoust, I heard your presentation with much interest, and I would like to commend you. I would like to welcome you as well as the other witnesses with you.

You have said that the government, apparently claiming to know what is going on, had decided to cut back rail passenger service in Canada. The real truth of the matter is that the Government of Canada, because of the deficit, had to reduce federal spending. In order to achieve that reduction, the government had to examine different options, one of which was to cut back rail passenger service. In 1989, \$650 million was necessary to pay VIA Rail's operating costs, or roughly \$25 per Canadian. If we had tried to pay those operating expenditures without borrowing \$650 million, every Canadian man, woman and child would have had to write a cheque for \$25 to the Government of Canada, to be forwarded to VIA Rail.

There obviously was a problem. The government, through the years, had been signalling that fact to VIA Rail, as early as 1981. The Liberal government of the day had decided to streamline VIA Rail and reduce government spending, but the government backed off. In 1986 Mr. Mazankowski, the then Minister of Transport, told VIA Rail to get their act together, government funds not being unlimited. In spite of all that, VIA Rail asked the Government of Canada for another \$130 million in addition to the \$650 million which had already been granted, this for the 1989 operating costs. That is when the Minister of Transport and the Minister of Finance decided: enough is enough!

A company that cannot pay its operating costs does not stay in business very long. No argument there, I think? If that money had been necessary to upgrade the facilities, the equipment, the tracks, and for capital expenditure, I could have accepted the decision, but that money was going to be used exclusively for operating expenditure.

That being said, \$350 million will be allocated to VIA by the federal government starting in 1993. If there are still 26 or 25 million Canadians at that time, that will amount to \$14 per capita.

But there is something you should not forget. The plan that has been submitted by VIA Rail to the Government of Canada, and has been accepted, provides for the elimination, starting in 1990, of branch lines and service



[Text]

cœur de VIA Rail reste là. Le plan d'affaires qui a été soumis est un plan de cinq ans et le gouvernement l'a accepté. Donc, tous les intervenants ont cinq ans pour réagir.

• 1740

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt la suggestion du moratoire. Personnellement, j'aime cette solution. Mais est-ce qu'on va nous dire au bout d'un an: À cause du moratoire et du travail qui a été fait par les intervenants et la Table de concertation, on est en mesure de vous prouver que le service du nord, entre Montréal et Québec, va devenir rentable; que le service en double de Montréal vers Mont-Joli et les Maritimes a des chances de s'améliorer au point où il y aura un taux de récupération raisonnable; que d'autres sections, comme Montréal-Sherbrooke, vont devenir rentables?

Il faut examiner tout cela. Étant donné que le cœur même du réseau demeure en place, est-ce qu'un moratoire pourrait nous amener à conclure au bout d'une année...? Si le gouvernement décidait de retarder tout cela d'un an, est-ce que le moratoire pourrait nous conduire à des solutions différentes de celles qu'on veut adopter aujourd'hui pour atteindre les objectifs financiers du gouvernement? Dans ce cas-ci, il s'agit d'une réduction graduelle des subventions à VIA Rail de 650 millions de dollars à 350 millions de dollars. Maintenant que la Commission royale d'enquête a été mise sur pied, est-ce que votre Table de concertation n'a pas préparé des arguments et des recommandations à lui soumettre?

**M. Daoust:** Dans la mesure où il est accompagné d'une Table de concertation qui pourrait avoir son équivalence dans d'autres provinces, et dans la mesure où, parallèlement, il y a cette Commission royale d'enquête qui fonctionne, un moratoire est un immense exercice pédagogique et l'illustration d'une forme de débat démocratique fort importante dans un pays comme le nôtre.

On peut vous mentionner quelques précédents. Vous avez voté tout à l'heure sur quelque chose qui a trait au projet de loi C-21. M<sup>me</sup> McDougall a convenu de faire une très vaste consultation dans tout le pays sur ces 1.3 milliard de dollars qui vont être dégagés à la suite des changements apportés à la loi et qui devraient être utilisés dans le domaine large de la formation professionnelle. Elle a chargé un organisme paritaire, au sein duquel on retrouve 12 syndicalistes et 12 employeurs et qui s'appelle le Conseil canadien de la productivité et du marché du travail, de s'engager dans cette consultation qui prendra forme, d'ici quelques semaines, par la tenue dans tout le pays de cinq grands colloques sur des sujets reliés à l'utilisation de ces 1.3 milliard de dollars. Voilà un exercice démocratique qui a l'appui des syndicats et des employeurs et qui permet à tous les principaux intervenants de formuler leurs points de vue. Par la suite, M<sup>me</sup> McDougall et le gouvernement conservateur prendront des décisions à la lumière de l'ensemble de ces suggestions-là.

[Translation]

duplication. The heart of VIA Rail itself remains. It is a five-year business plan and the government accepted it. Interested parties have up to five years to react.

I heard with much interest that a moratorium was being suggested. Personally, I like it. But can we expect that after a year we will be told that all interested parties have worked on the problem, as well as the task force, and that passenger service to the north, between Montreal and Quebec city, is going to be economically viable, that the service between Montreal and Mont-Joli and on to the Maritimes, in spite of its duplication, has some chance to improve to the point where there will be a reasonable rate of return, and that other sections, like Montreal-Sherbrooke, will also be economically viable?

That has to be looked at carefully. Since the heart of the network stays, does that mean that a moratorium could lead us to conclude, after a year...? If the government decided to postpone its decision, could a moratorium of a year lead to solutions different from those being adopted today because of the government's financial constraints? In this case we have a gradual reduction of subsidies to VIA Rail from \$650 million to \$350 million. Now that we have a royal commission, I would like to know whether your task force has some arguments and recommendations ready to submit.

**Mr. Daoust:** Considering there is this task force, and we could imagine something similar in other provinces, and considering the existence of a real commission of inquiry, a moratorium could be a very useful exercise, illustrating at the same time how this kind of very important democratic debate could happen in a country like ours.

It would not be the first of the kind. You just voted on Bill C-21. Mrs. McDougall agreed herself to conduct a broad consultation process in the country concerning that \$1.3 billion which will be made available, according to the new act, for job development as a whole. That consultation process will start within a few weeks, as five big meetings will be held in the country under the leadership of a Canadian Labour Market and Productivity Centre, which is composed of 12 labour movement representatives and 12 employers, and which has been asked to discuss matters related to the use of that \$1.3 billion. That is the kind of democratic exercise supported by unions and employers which allows all interested parties to voice their views. Suggestions will be made to Mrs. McDougall and the Conservative government before decisions are made.

## [Texte]

C'est pour cela qu'on ne cesse de parler d'un moratoire. Voilà un sujet qui nous préoccupe tous vivement. C'est assez évident: vous êtes là, on est ici, tout le monde en parle. Les intervenants sont multiples. Il y a un exercice de démocratie à faire, dans le vrai sens du mot. On peut faire des procès d'intention et on peut avoir des mots un peu durs à l'égard du gouvernement. On prétend que vous êtes les détenteurs d'une vérité que vous ne voulez même pas partager dans certains cas, car on n'a pas accès à tous les documents, et que les décisions prises ont un caractère d'irrévocabilité. On se dit que cela n'a aucun sens. Mais pourquoi le Parti progressiste conservateur ne se livrerait-il pas au test de la vérité? Après cela, il décidera.

• 1745

On a peut-être des centaines de suggestions à vous faire. On a peut-être nous-mêmes un examen de conscience à faire, et on l'admet. Je suis très sincère dans ce que je vous dis. Les syndicats du rail, sans entrer dans les détails, sont prêts à rouvrir tous les débats, à subir toutes les interpellations, à les faire aussi, et à brasser le sujet pendant une année. Le gouvernement pourra prendre une décision après cet exercice éminemment démocratique.

Je trouve que c'est sain pour le fonctionnement de la démocratie. Autrement, on va rester de part et d'autre sur nos positions. Je ne fais pas de menaces, mais tout cela a beaucoup de conséquences au Québec. Je ne m'adresse pas nécessairement aux Québécois d'entre vous, car le même problème existe dans toutes les provinces. Avec le taux de chômage qu'on connaît, avec l'effet structurant du transport ferroviaire, il y a des conséquences à cela. C'est le tout qui est en cause.

Je parle de procès d'intention. On voit le lobby des autocars, le lobby des compagnies pétrolières, le lobby des compagnies aériennes qui sont maintenant privatisées, et on voit des problèmes d'environnement. C'est un problème de société qui est immense. C'est un des problèmes les plus complexes qu'on puisse imaginer.

Je trouve que ce serait un exercice inouï pour les Canadiens si on avait une commission d'enquête et des tables de concertation. L'ensemble de la population canadienne aurait l'occasion de s'interroger là-dessus. Je pense qu'il y a un coût politique à cela. Si j'étais le Parti progressiste conservateur... Vous allez me dire qu'on n'a peut-être pas de leçons à vous donner, mais on a parfois un peu de flair malgré tout. On se rencontre à des bureaux de scrutin tous les trois ou quatre ans, et la mémoire des gens, on peut l'entretenir de part et d'autre. Comptez sur nous pour l'entretenir.

Qu'est-ce que vous avez à perdre dans cela? En toute honnêteté, on vous supplie, dans votre intérêt... Ce n'est pas faire volte-face quand un ministre comme M. Bouchard dit à un moment donné: Au fond, pourquoi pas? Pourquoi ne pas se permettre cet exercice de fonctionnement démocratique dans une société? Il faut innover. Il ne faut pas être trop conservateur.

## [Traduction]

That is why we consistently talk about a moratorium. Obviously everybody is very interested, you on your side, we on ours, and everybody talks about it. There are lots of interested parties, and that would be a real exercise in democracy, in the true sense of the word. That might be more interesting than just accusing on the basis of supposed intentions, or just giving the government a tongue-lashing. You supposedly are omniscient and not even willing to share your knowledge in some cases, as we do not have access to all documents and the decisions you make are final. It does not make sense to us. The Progressive Conservative Party should submit to the test of truth. Afterwards, the decision will be up to them.

We could make hundreds of suggestions. Maybe we should examine our own conscience. My comments are perfectly sincere. Railway unions are ready to re-open all discussions, to answer all kinds of arguments and to discuss this issue for a whole year. After that highly democratic exercise, it will be up to the government to make a decision.

I think it is good for democracy. Otherwise both sides will maintain their position. This is not to be construed as a threat, but this has a big impact in Quebec. I am not talking specifically to the Quebecers among you, as the same problem exists in every province. Considering the high unemployment rate and the structuring effect of rail transportation, many consequences are to be expected. The issues must be seen as a whole.

As for imputing motives, we see the bus lobby, the oil companies' lobby, the now privatized airlines' lobby in action, as well as environmental problems. Our society is facing a huge problem. This is one of the most complex problems we can imagine.

It would be extremely enlightening for Canadians to have a royal commission, with round tables. This would give the Canadian public the opportunity to address this issue. I think there is a political cost to it. If I were the Progressive Conservative Party... You might tell me that you have no lessons to learn from us, but we do have some flair once in a while. We go to the polls every three or four years and we can make sure that people will not forget. You can count on us for that.

What do you stand to lose? Frankly, we urge you, in your own interest... Without making an about-turn, a minister like Mr. Bouchard might very well say: after all, why not agree to that democratic process? You should innovate and not be too conservative.



[Text]

**M. Senez:** Il faut être progressiste.

**M. Daoust:** Il a bien raison: il faut être progressiste.

**Le président:** Pourquoi pas?

**Mr. Atkinson (St. Catharines):** Gentlemen, this morning Mr. Cerilli said the figure that had been given out by the government for the loss of jobs was 140 million over the five-year period. He mentioned something about a clause in the contract that was going to arbitration. Is that a common matter with you as well?

**M. Senez:** Oui, c'est un problème commun à tous les syndicats. Dans le cas de M. Cerilli, c'est un peu différent mais cela nous rejoint. On s'en va en arbitrage pour cette clause-là.

Apparemment, à Montréal, il y a aujourd'hui des négociations qui se déroulent entre VIA Rail et les syndicats, entre autres les syndicats de métiers d'atelier, pour trouver une solution à cela sans procéder à l'arbitrage. Il y a certainement des discussions là-dessus.

**Mr. Atkinson:** Do you have any idea what amount of money we are looking at? I assume you do not agree with the \$140 million.

**M. Senez:** Absolument pas. On a fait certains calculs qui nous portent à croire qu'il en coûterait un milliard de dollars pour respecter à la lettre les conventions collectives. Évidemment, ce n'est pas un chiffre d'économistes, mais un chiffre de syndicalistes. Il y a beaucoup de publicité qui se fait actuellement. On dit que nos gens vont rester chez eux et seront payés à ne rien faire. On souhaite que ces gens-là soient au travail et que le Canada en bénéficie et qu'on ne crée pas une nouvelle classe de bien-être social avec les travailleurs de chemin de fer. On les veut au travail et on a l'intention de le démontrer au cours de nos conversations à la Table de concertation et c'est là notre objectif principal. Ce n'est pas notre intention d'envoyer des gens chez eux payés à ne rien faire. On se bat pour garder des emplois à VIA.

• 1750

**Mr. Atkinson:** One million dollars over what period of time?

**M. Senez:** Je pense que lorsque de tels chiffres ont été avancés, c'était difficile à évaluer parce qu'il y a des employés plus jeunes et d'autres plus vieux, donc cet argent-là devra être distribué pour couvrir cette période. Mais nous ne négocions pas sur ces montants-là. Ce n'est qu'une évaluation sommaire de ce que nous prétendons coûteront les décisions actuelles, si les conventions collectives sont respectées. Nous préférierions voir cet argent réinvesti dans le chemin de fer et garder tout le monde au travail et ainsi continuer annuellement à contribuer à l'impôt, et ce pour le bien-être du pays. Nous ne voulons pas les voir s'en aller chez eux comme ça.

Donc, nous nous donnons un an. Et ensemble, on étudie les moyens d'action. Entre autres, j'ai eu une discussion d'environ cinq minutes avec le ministre Corbeil, et en cinq minutes, je lui ai donné des millions

[Translation]

**Mr. Senez:** You must be progressive.

**Mr. Daoust:** He is right: you must be progressive.

**The Chairman:** Why not?

**M. Atkinson (St. Catharines):** Messieurs, M. Cerilli a déclaré ce matin que, selon les chiffres du gouvernement, la perte d'emplois nous coûterait 140 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. Il a parlé d'une clause du contrat qui devait aller en arbitrage. Est-ce également un problème fréquent chez vous?

**Mr. Senez:** Yes, this problem is common to all unions. In the case of Mr. Cerilli, the situation is somewhat different, but we are also going to arbitration on that clause.

It seems that there are today, in Montreal, negotiations going on between VIA Rail and its trade unions, the crafts unions and others, to find an alternative to arbitration. There are certainly discussions going on about this.

**M. Atkinson:** Avez-vous une idée du montant en cause? Je suppose que vous n'êtes pas d'accord avec les 140 millions?

**Mr. Senez:** Certainly not. According to our calculation, it would cost \$1 billion to fully apply collective agreements. Obviously, this number has not been mentioned by the economists but by the labour movement. There is a lot of publicity about this presently. It has been said that our members will stay at home and still get their pay cheques. We hope that those people will work for the benefit of Canada and that a new class of welfare recipients will not be made out of railway workers. We want them to work and we have the firm intention of proving it during the negotiations. We do not intend to send our members back home to be paid for doing nothing. We are fighting to keep our jobs.

**M. Atkinson:** Un million de dollars sur quelle période?

**Mr. Senez:** When those figures were mentioned, it was difficult to assess because there are younger and older workers. That money will have to be distributed to cover that period. But we are not negotiating on the basis of those amounts. This is only our rough estimation of the cost of the decision made if collective agreements are applied. We would prefer to see that money reinvested in railways so that everyone will keep their jobs and will continue to pay income tax in the interest of the country. We do not want our members to go back home.

So, we give ourselves one year to study the alternatives. I talked for about five minutes with Minister Corbeil and during those five minutes I suggested ways to cut spending by several million. But Mr. Corbeil told me it was

[Texte]

en guise de coupures . Mais M. Corbeil m'a répondu: c'est des *peanuts* c'est très peu . En cinq minutes, je lui ai donné des millions à couper, et on m'a dit: c'est des *peanuts*, c'est très peu. Si on fait l'exercice pendant un an, peut-être que les *peanuts* vont être grosses, que le très peu grossira.

**Mr. Atkinson:** Smart. You talked about it in the round table, and also you mentioned that in your contract negotiations there were no concessions asked for last time.

There was some indication from Transport 2000 that the labour component was too high as well as marketing, new equipment, and middle management. You mentioned motivations before. Is that what you were referring to? Amtrak has gone into renegotiations—fewer people on the trains, I understand. Are you people paid by the kilometre, instead of a daily rate? Is there room for negotiations there? What is the situation?

**The Chairman:** The work rules. Would this be something discussed in this period of moratorium, if that came to be?

**M. Moreau:** Oui, il y a eu beaucoup de publicité sur certains employés de VIA Rail rémunérés au millage. Ils représentent un nombre très faible du personnel de VIA Rail. Tous les autres employés de VIA Rail sont rémunérés au taux horaire. Tous les employés... ou plutôt la grande majorité des employés ne sont pas rémunérés au millage et surtout chez nous, personne n'est payé au millage. Parmi les syndicats présents ici, tous sont payés à l'heure. Nos gens ne sont rémunérés au millage.

**M. Senez:** Il y a uniquement deux catégories de travailleurs à VIA Rail payés au millage, ce sont les ingénieurs et les conducteurs.

**M. Moreau:** Ce sont les deux seules catégories d'employés payés au millage.

**M. Senez:** VIA vient d'obtenir, au cours des négociations actuelles, l'abolition du troisième conducteur ou assistant-conducteur, mais c'est la seule concession acceptée par VIA concernant les conducteurs. Le troisième homme sera éliminé. Il y aura uniquement deux conducteurs par train. Un conducteur et un assistant au lieu d'un conducteur et de deux assistants. Mais ça n'a pas été réalisé il y a six mois. Les négociations viennent tout juste de se terminer, et M. Lawless était présent.

**M. Moreau:** Vous mentionniez plus tôt les discussions qui auront lieu à la Table de concertation. C'est sûr qu'on tentera de concentrer plusieurs sujets. Un sujet qui nous vient rapidement à l'esprit est celui-ci: de toute évidence, un problème existe chez VIA Rail. On ne peut augmenter présentement, faute d'équipement disponible, les revenus de VIA Rail. En effet, on ne peut répondre à un surplus de passagers ou de clientèle . Nous n'avons pas de wagons, ou l'équipement requis pour recevoir cette clientèle. Je n'ai pas à vous expliquer qu'étant donné le genre de locomotives utilisées par VIA, on pourrait rattacher

[Traduction]

peanuts, very insignificant. However, if you do that same exercise during one year, those peanuts might get very big.

**M. Atkinson:** Très bien. Vous en avez parlé à la table ronde et vous avez également mentionné qu'aucune concession n'avait été demandée lors de vos négociations collectives.

Transport 2000 a laissé entendre que les frais de main-d'oeuvre étaient trop élevés de même que les frais relatifs à la commercialisation, à l'achat de matériel neuf et aux salaires des cadres intermédiaires. Vous avez déjà parlé de la motivation. Est-ce à cela que vous faites allusion? Amtrak a repris les négociations. Si j'ai bien compris, il y a moins d'employés dans le train. Êtes-vous payé au kilomètre plutôt qu'à un tarif journalier? Est-il possible de négocier sur ce plan? Quelle est la situation?

**Le président:** Va-t-on discuter des conditions de rémunération pendant le moratoire, s'il se matérialise?

**Mr. Moreau:** Yes, there has been a lot of publicity about some VIA Rail employees that are paid by the kilometre. They only represent a small percentage of VIA Rail staff. All other VIA Rail employees are paid by the hour. All workers... or rather most of them are not paid by the kilometre, and no one is in our union. The members of all unions represented here are paid on an hourly basis. We are not paid by the kilometre.

**Mr. Senez:** There are only two classes of VIA Rail workers paid by the kilometre, engineers and conductors.

**Mr. Moreau:** They are the only two classes of employees paid by the kilometre.

**Mr. Senez:** VIA just obtained, in the current negotiations, the abolition of the third conductor or assistant conductor, but that is the only concession VIA accepted concerning conductors. The third man will be eliminated. There will be only two conductors on each train. One conductor and one assistant instead of one conductor and two assistants. But this was not achieved six months ago. Negotiations just came to an end and Mr. Lawless took part in it.

**Mr. Moreau:** You mentioned earlier discussions that will be held at the round table. Obviously, we will attempt to focus on several issues. One of those issues is the existence of a problem at VIA Rail. At present is impossible to increase VIA Rail's income because of a lack of equipment. We cannot meet any increase in passenger volume. We do not have the cars or the equipment required to accommodate that clientele. You do not need me to tell you that with the kind of locomotives used by VIA Rail you could hook up four or five cars and it would be the same cost except for a slight



[Text]

quatre ou cinq wagons, ce serait le même coût, si ce n'est d'un léger supplément pour le personnel. On augmenterait considérablement les revenus de VIA Rail.

• 1755

Au cours des années passées, dû au manque d'équipement déjà mentionné, on n'a pu trouver le moyen d'augmenter les revenus chez VIA, ceci à cause de certaines lignes ferroviaires peu achalandées. Mais ces lignes ne seront probablement jamais rentables justement parce qu'elles sont peu achalandées. Mais je pense que cela fait partie de la vocation de VIA et la compagnie se doit de respecter cet état de choses. C'est notre responsabilité. Mais si nous avions l'équipement, nous pourrions augmenter considérablement les revenus de VIA Rail. Seules les dépenses augmentent présentement chez VIA Rail. Nous sommes conscients comme vous qu'il faut étudier la question. Je peux vous dire que nous ne considérons pas la solution trouvée par le gouvernement conservateur et par l'administration de VIA Rail, épatante. Une solution qui a pris six mois, entre nous. La seule solution trouvée a été de couper des emplois. Prenez 405 trains canadiens et réduisez-les à 195, ce n'est pas tellement ingénieux. Je connais des individus qui n'ont pas votre formation et qui auraient facilement trouvé ça. Coupons les emplois, coupons le nombre de trains, ça sauvera de l'argent. Mais il aurait fallu faire l'exercice de s'asseoir et d'étudier la question. C'est ce qui est demandé par le Front commun auprès du gouvernement et à la commission, soit de permettre aux intervenants de s'asseoir et de tenter de trouver des solutions.

Pour répondre à M. Langlois, peut-être qu'après s'être assis et avoir fait l'exercice, on se rendra compte que des solutions existent pour certains problèmes et que pour d'autres problèmes il n'y a peut-être pas de solution. Mais faisons au moins l'exercice. On ne l'a pas fait. Je ne crois pas qu'il y ait quelqu'un au sein du gouvernement conservateur à s'être penché sur le dossier de VIA, qui doit être fier et qui a le sentiment du devoir accompli. Parce que l'exercice qu'on devait faire, on ne l'a pas fait.

Le ministre des finances a dit: «Ça coûte trop cher, il faut couper x montant». On s'est retourné et on a coupé des emplois.

**Mr. Atkinson:** Would the labour component also be a question here, and is that part of the overall matter?

**M. Senez:** Jusqu'à maintenant en ce qui a trait à la Table de concertation, tous les sujets sont ouverts. On n'a pas établi les sujets à discuter. Je pense que VIA Rail sera mis à l'ordre du jour, le gouvernement fédéral également. S'ils veulent aborder la question, le syndicat ne s'y opposera pas automatiquement. Mais tous les sujets à être discutés n'ont pas encore été déterminés. Ce sera au comité directeur d'orienter les décisions. Et c'est là-dessus que l'on se dit que le gouvernement fédéral a davantage à être présent même si c'est une table de concertation provinciale.

[Translation]

supplement for personnel. VIA's revenues would increase a great deal.

In the past few years, because of a lack of equipment VIA Rail has been unable to raise its revenues because it did not have enough passengers on some of the branch lines. But this is part of VIA's mandate, which is something that the company has to respect. It is our responsibility. On the other hand, with the necessary equipment, we could raise VIA Rail's revenues a great deal. Nowadays, the only thing that is going up with VIA Rail is expenses. We know that this will have to be tackled. I can tell you that we are not in love with the solution that the Conservative government and VIA Rail's management have come up with. And between you and me, it has taken them six months. The only thing they came up with was cutting down the number of positions. You have 405 trains in Canada, you bring them down to 195, this is nothing to brag about. I know some people who do not have your background and who could easily have come up with this one. Let us cut jobs, let us cut the number of trains, we will save money that way. They should have taken the trouble to sit down and think about it. This is what the common front is asking the government and the commission: they want people to sit down and think about possible solutions.

In answer to Mr. Langlois, maybe after having sat down and thought about it, we will find out that there are solutions for some of the problems while for others there are none. But at least, let us do it. It has not been done. I doubt very much that anyone in the Conservative government, having worked on VIA's case, is now proud and has a feeling of work well done. Because what should have been done has not been done.

The Minister of Finance said: "It is too expensive, we have to cut by so much". They went back and they cut jobs.

**M. Atkinson:** La main-d'oeuvre est un élément également, n'est-ce pas, et cela fait partie du problème?

**Mr. Senez:** As of now, any topic still is open for discussion at the round table. We do not have a predetermined list of topics. I suppose VIA Rail will be one of them, and the federal government also. If they want to broach the subject, the union will not oppose it automatically. But all the topics have not yet been decided. It will be up to the steering committee to gear the decisions in a certain way. And this is one of the reasons we think that it is in the interest of the federal government to be there, even though it is a provincial round table.

[Texte]

Pour que tout se fasse dans l'ordre, parce que n'oubliez pas que le moratoire à VIA Rail ne se limite pas là. . . On a entendu parlé dernièrement, d'une possibilité de 500 coupures aux ateliers du CN à Winnipeg. Donc si cela devient réalité, alors c'est l'ensemble du système ferroviaire au Canada qui est malade. Il faudrait peut-être profiter de l'occasion pour en discuter en même temps. La question de la Table de concertation du Québec ne s'adressera pas uniquement à VIA mais à l'ensemble du secteur.

**M. Gray:** J'invoque le Règlement, monsieur le président!

Je pense qu'on est toujours sur la même longueur d'ondes. Car le gouvernement a pris des décisions là-dessus après le rapport fait par VIA. Si vous le permettez, il y a deux coupables là-dedans. Le gouvernement fédéral et M. Bouchard ont pris la décision finale. Mais VIA avait la responsabilité de vous consulter.

**The Chairman:** Mr. Gray, that is not a point of order. At this hour of the night, let us not get on points of order of that type.

Mr. Chadwick has been waiting patiently all day.

**Mr. Chadwick (Brampton—Malton):** Gentlemen, do you have any idea how many of the laid-off workers you represent?

**M. Senez:** Le premier chiffre à sortir au Québec, est 1,000 employés environ à être mis à pied chez VIA.

**Mr. Chadwick:** That you represent.

**M. Senez:** Oui.

**Mr. Chadwick:** With all due respect, how much money would you lose in union dues?

**An hon. member:** Come on! What a stupid question!

**Mr. Chadwick:** With all due respect, I think it is a good question. I think it is very important.

**M. Senez:** Si ça peut vous satisfaire, les employés paient des cotisations d'environ 30 dollars par mois. Mais je pense qu'on a déjà injecté plus d'argent dans la bataille que ce que ça nous rapportera au cours des prochaines années en frais de cotisations. Si notre seule préoccupation était les cotisations syndicales nous n'aurions tout simplement qu'à doubler les cotisations de ceux qui resteront. Lorsqu'on a dit tantôt qu'on ne voulait pas créer une nouvelle classe d'assistés sociaux avec les employés de VIA, c'est là notre objectif primordial.

• 1800

**Mr. Chadwick:** That is not what I asked you. Nevertheless, you say you have had no discussions with the transport minister. In your union duties, is this who you deal with in grievance meetings and such?

**M. Senez:** Les gens ici présents ont des positions différentes. Je suis vice-président national et je ne

[Traduction]

For things to go smoothly, because, mind you, VIA Rail's moratorium is not limited to. . . We heard recently that 500 jobs could be cut at the CN works in Winnipeg. If this really happens, then the whole railway system in Canada is sick. It might be a good idea to use this opportunity and discuss this problem also. Quebec's round table will not deal only with VIA Rail but with the whole sector.

**Mr. Gray:** On a point of order, Mr. Chairman!

I believe we are still on the same wavelength because the government made decisions concerning this after VIA's report was made public. If you will allow me, there are two guilty parties in this. The federal government and Mr. Bouchard made the final decision. But VIA Rail should have consulted you.

**Le président:** Monsieur Gray, vous n'invoquez pas le Règlement. Il est un peu trop tard dans la journée pour que j'autorise ce genre d'intervention.

M. Chadwick attend patiemment depuis ce matin.

**M. Chadwick (Brampton—Malton):** Messieurs, avez-vous une idée du nombre de travailleurs mis à pied que vous représentez?

**Mr. Senez:** The first figure to come out of Quebec is 1,000 employees laid off by VIA Rail.

**M. Chadwick:** Vous les représentez.

**Mr. Senez:** Yes.

**M. Chadwick:** Et pour vous, cela représente quel manque à gagner, je parle des cotisations syndicales?

**Une voix:** C'est incroyable! Quelle question stupide!

**M. Chadwick:** Je vous ferai observer respectueusement que c'est une question légitime. À mon avis, c'est très important.

**Mr. Senez:** If it makes you happy, the employees are contributing about \$30 a month. But I am confident that we have already spent more on this battle than we will ever be able to get back in union dues during the coming years. If we were only concerned about union dues, we need only double the dues of whoever is left. We said earlier that we did not wish to make a new class of welfare recipients out of VIA's employees, and that is still our main goal.

**M. Chadwick:** Ce n'est pas ce que je vous ai demandé. Peu importe, vous dites que vous n'avez pas eu l'occasion de discuter avec le ministre des Transports. Dans le cours de vos activités syndicales, est-ce avec lui que vous traitez quand vous avez des réunions sur les griefs, etc?

**Mr. Senez:** We all have different positions. I am national vice-chairman and I do not sit at a table to



[Text]

m'assois pas à la table pour discuter de griefs. Mes fonctions sont d'ordre politique, donc. . .

**Mr. Chadwick:** My point is that you may have had some discussions.

**M. Senez:** Nous n'avons eu aucune discussion avec le gouvernement fédéral sur le contenu des coupures ou sur quoi que ce soit du genre, ou même sur les solutions à apporter. Aucune.

**Mr. Chadwick:** All right. In your presentation you said something about the workers of VIA not being consulted. I know very well that unions take exception to corporations getting involved with union members rather than going to the representative. I think that is not a very proper statement to make.

You said earlier in your presentation—and you people said it—

**Mr. Keyes:** Can we get a clarification on that statement?

**The Chairman:** He can ask the question. He made other statements. If the witness is clear, that is fine.

**M. Moreau:** Je ne trouve pas ces questions embarrassantes, je ne suis pas du tout embarrassé d'y répondre. Et je n'ai aucun regret, ni aucune crainte que VIA s'adresse à mes employés. Je les ai rencontrés la semaine dernière pendant deux journées entières et VIA est toujours incapable de me fournir les noms et le nombre d'employés qui seront mis à pied. VIA ne connaît pas le nombre d'employés à être mis à pied. Alors je ne peux pas vous dire combien de cotisations je perdrai, mais je peux vous dire que mon syndicat investit 250,000\$ dans une campagne destinée à combattre les coupures faites à VIA Rail. S'il fallait en investir un autre 250,000\$, nous le ferions.

Le nombre de cotisations que nous perdrons nous importe peu. Nous ne sommes pas le syndicat le plus pauvre au monde. Mais on veut sauver les *jobs*, les emplois de nos employés.

**Mr. Chadwick:** Mr. Chairman, in their presentation there was some reference to politics involved in the committee. Then they said petty politics. Can you elaborate?

**M. Senez:** Dans quel comité?

**Mr. Chadwick:** I was not clear.

**The Chairman:** I did not get it either.

**Mr. Chadwick:** It was not clear to me, and I just want—

**The Chairman:** There is no petty politics in this committee. If there is politics, it is not petty.

**M. Senez:** En abordant la question politique, on nous dit qu'actuellement le débat est politisé au maximum. Certaines gens disent qu'il faut couper chez VIA. D'autres disent qu'on ne doit pas couper et encore d'autres disent qu'il n'y a pas suffisamment de Canadiens.

[Translation]

discuss grievances. My position is a political one, therefore. . .

**M. Chadwick:** Je me dis que vous avez peut-être eu des discussions.

**Mr. Senez:** We have had no discussions with the federal government concerning the cuts or anything else, and no discussions either concerning possible solutions. Nothing.

**M. Chadwick:** Très bien. Dans votre exposé, vous avez mentionné que les travailleurs n'avaient pas été consultés. Je sais très bien que les syndicats n'aiment pas que les sociétés contactent directement leurs membres, sans passer par les représentants syndicaux. À mon avis, c'est une déclaration regrettable.

Vous avez déclaré également, et j'insiste, c'est vous qui l'avez dit. . .

**M. Keyes:** Pouvez-vous nous dire de quelle déclaration il s'agit?

**Le président:** Il peut poser la question. Il a fait d'autres déclarations. Si le témoin comprend, c'est parfait.

**Mr. Moreau:** I do not find these questions embarrassing, I have no difficulty in answering them. If VIA wants to talk to my employees, I have no regrets, no misgivings whatsoever. I met VIA's people last week for two whole days and they still could not tell me which employees are to be laid off and how many. VIA does not know how many employees will be laid off. I cannot tell you how much will be lost in union dues, but I can tell you that my union has invested \$250,000 in a campaign against VIA's cuts. And if we had to invest \$250,000 more, we would do it.

We do not care about union dues, we are not the poorest union in the world, but what we want is to save jobs, to save the positions of our employees.

**M. Chadwick:** Monsieur le président, dans leur exposé nos témoins nous ont parlé des rouages politiques qui motivent le comité. Ils ont parlé de mesquinerie. Pouvez-vous développer?

**Mr. Senez:** Which committee?

**M. Chadwick:** Je n'ai pas bien compris.

**Le président:** Moi non plus.

**M. Chadwick:** Cela ne m'a pas semblé très clair et je voudrais. . .

**Le président:** Il n'y a pas de mesquinerie dans ce comité et si nous faisons de la politique, ce n'est jamais mesquin.

**Mr. Senez:** What we are told about politics is that this debate is politicized to the hilt. Some people say that cuts have to be made in VIA. Others think that there should not be any cuts and others still that there are not enough Canadians.

## [Texte]

Notre opinion est de dépolitiser le débat. Il faut le retirer de la petite politique puis le remettre dans un contexte où les parties vont s'asseoir à la Table de concertation et ils chercheront ensemble des solutions.

Il faut le retirer de la presse, afin d'éviter d'en faire de la petite politique. Mais si vous faites référence à la politique de VIA Rail, je peux vous dire que ce n'était pas à nous de décider qui sera président ou vice-président de VIA Rail, ou encore à qui incombera les fonctions supérieures de VIA. C'est le gouvernement fédéral qui affecte des gens à ces postes. C'est lui qui a décidé des orientations de VIA Rail. Et si de mauvais choix ont été faits lors des décisions, alors, aujourd'hui ce sont les employés qui en payent le prix.

Notre opinion est qu'il faut dépolitiser ce débat afin de trouver des solutions valables.

**The Chairman:** I am going to exercise the prerogative of the Chair. We are going to cut this off, and I am going to ask a general question and turn around.

Monsieur Langlois's question in a sense is a proper question, and you gave an interesting answer. Coming at it another way, he talked about the core. The minister made a statement and you have heard other statements in the political theatre, both in the House of Commons and outside, that this decision will save VIA, even though it is 50% cut.

I would like to ask you a question and a very short answer. It is a short question, but it has fundamental implications. From your collective experience and from what you know about the VIA operation—Mr. Langlois put one side and I am putting the other side—do you expect, assuming there is no moratorium, that if there are no changes in the present plan VIA will be able to continue, or will you be coming back here, or the minister, in another year or so, and say that ridership has gone down even more and therefore there are even more reasons to cut? Is what has been left by the minister workable?

• 1805

**M. Daoust:** Nous sommes d'avis que cette coupure de 50 p. 100 est fatale pour l'avenir de VIA Rail. Cela peut prendre 10 ans, voire 15 ans, peut-être moins longtemps car, on est peut-être trop optimistes, pour avoir un squelette, de transport pour passagers au Canada.

On ne peut faire subir à un organisme un tel traitement. On nous dit qu'on lui garde le coeur, mais on lui coupe les deux bras, les deux jambes et la tête viendra sûrement très rapidement. Alors, un coeur, ça ne peut pas vivre tout seul. Déjà, il y a eu des coupures, et celles-ci seront fatales dans cinq ou dix ans, peu importe; une journée de deuil achèvera les opérations de VIA Rail au Canada. Seules quelques petites lignes resteront ici et là.

**M. Senez:** La raison fondamentale pour laquelle on dit que ce ne sera pas viable, c'est parce que le gouvernement

## [Traduction]

We believe that the debate has to be depoliticized. Take it out of the sphere of petty politics and put it back in a context where the parties will be able to sit down at a round table and to look for solutions together.

We have to get away from the media in order to avoid petty politics. But if you are referring to VIA Rail's politics, it was never up to us to decide who would be chairman or vice-chairman of VIA Rail or who the officials of VIA Rail would be. It is the federal government that appoints people to these positions. They are the ones who decided VIA Rail's future direction. And if bad decisions were made then, today it is the employees who are footing the bill.

It is imperative to depoliticize the debate in order to find viable solutions.

**Le président:** Je vais exercer la prérogative de la présidence et interrompre ce débat pour poser une question moi-même.

D'une certaine façon, la question de M. Langlois est justifiée et votre réponse est intéressante. Dans une autre perspective, il a parlé de l'essentiel des services de VIA. Le ministre a fait une déclaration, et vous avez entendu d'autres interventions sur la scène politique, à la Chambre des communes et à l'extérieur, comme quoi cette décision pouvait sauver VIA, même si les coupures vont jusqu'à 50 p. 100.

Je vais vous poser une question et vous demander d'y répondre très brièvement. C'est une question très courte mais qui a des implications fondamentales. Dans votre expérience politique, et d'après ce que vous savez du fonctionnement de VIA—M. Langlois a abordé le problème par un de ses aspects, je l'aborde par l'autre côté—en supposant qu'il n'y ait pas de moratoire et que la planification actuelle soit maintenue, est-ce que vous pensez que ça va marcher ou bien reviendrez-vous, vous-même ou le ministre, dans un an environ, pour vous plaindre que le nombre de passagers a encore baissé, ce qui justifierait encore plus de coupures? Est-ce que ce que le ministre a laissé est viable?

**Mr. Daoust:** We believe that this cut of 50% is the death blow for VIA Rail. It may take 10 years, perhaps 15 years, perhaps less, because we may be too optimistic, before we have a skeleton of a passenger transport system in Canada.

No organization should be treated that way. We are told that the heart is still there, but both arms and both legs are being cut off and it will surely be the head's turn very soon. How can a heart live by itself? There have been previous cuts and the new ones will be fatal in five or ten years, however long it takes. A day of mourning will terminate the operations of VIA Rail in Canada. Only a few small lines will remain here and there.

**Mr. Senez:** The main reason why we say it will not be viable is that, according to the federal government itself,



[Text]

fédéral lui-même dit qu'on ne peut pas accorder autant de subventions à un organisme qui transporte 3 p. 100 de la population. Avec les coupures qu'on vient d'effectuer, ça baissera peut-être à 1.5 p. cent de la population. Donc, la prochaine fois, quand M. Bouchard ou un autre ministre décidera de mettre la hache dans VIA, il sera pleinement justifié en disant qu'1 p. cent de la population l'utilise. Et par conséquent, on ne peut pas faire trop de tort aux électeurs. Ce sera «bonjour la visite, on oublie VIA».

**The Chairman:** Mr. Daoust, I want to thank you and your colleagues for coming today and giving us your view. Your presentation before the vote was more than persuasive. The questions were very interesting and the answers were also very interesting.

**Mr. Angus:** The Order in Council appointments dealing with transport normally come here. Will this committee have the opportunity of inviting through our normal process those appointed to the royal commission on a transportation matter to discuss their credentials? Perhaps the clerk could check into that and report back next time.

**The Chairman:** It is a good question.

**M. Daoust:** Merci, monsieur le président. Nous sommes à votre disposition, si jamais vous souhaitez approfondir les sujets abordés. Merci beaucoup.

**The Chairman:** *Merci beaucoup.* This committee stands adjourned until 9.30 Thursday morning in Room 269.

[Translation]

so many subsidies should not be given to an organization which transports 3% of the population. With the new cuts, the figure could go down to 1.5% of the population. So that the next time, when Mr. Bouchard or some other minister decides to make new cuts in VIA, he will claim to be fully justified in so doing, since it is used by 1% of the population. And consequently it will not harm too many voters. Then, bye-bye and let us forget VIA.

**Le président:** monsieur Daoust, je désire vous remercier, vous-mêmes et vos collègues d'être venus aujourd'hui nous communiquer votre point de vue. Votre exposé avant le moment du vote a été plus qu'éloquent. Les questions ont été très intéressantes tout comme les réponses.

**M. Angus:** Les nominations par décret du Conseil qui portent sur le transport sont habituellement étudiées ici. Notre comité aura-t-il la possibilité d'inviter par notre procédé habituel les personnes nommées à la commission royale étudiant une question de transport pour discuter de leur compétence? Le greffier pourrait peut-être étudier cela et nous faire rapport la prochaine fois.

**Le président:** C'est une bonne question.

**Mr. Daoust:** Thank you, Mr. Chairman. We are at your disposal if ever you wish to study such questions further. Thank you very much.

**Le président:** *Thank you very much.* La séance est levée. Le Comité siégera de nouveau à 9h30 jeudi matin, à la salle 269.







If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

## WITNESSES

9:30 a.m.

*From the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers:*

Al Cerilli, Regional Vice-President.

3:30 p.m.

*From the Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, for the Front commun des syndicats du rail:*

Fernand Daoust, Secretary General; with:

*From the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers:*

René Moreau, National Vice-President;

*From the Brotherhood of Railway Carmen:*

Daniel Senez, National Vice-President.

## TÉMOINS

9 h 30

*De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:*

Al Cerilli, Vice-président régional.

15 h 30

*De la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, pour le Front commun des syndicats du rail:*

Fernand Daoust, Secrétaire général; avec:

*De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:*

René Moreau, Vice-président national;

*De la Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada:*

Daniel Senez, Vice-président national.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 23

Thursday, October 26, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 23

Le jeudi 26 octobre 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité  
permanent des*

## Transport

## Transports

### RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), public hearings on VIA Rail and the future of railway passenger service

### CONCERNANT:

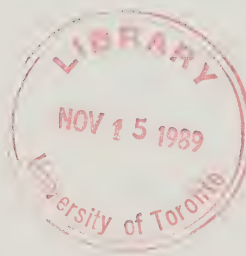
Conformément au mandat que lui accorde l'article 108(2) du Règlement, audiences publiques concernant VIA Rail et l'avenir du transport ferroviaire des passagers

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,  
1989



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

*Clerk of the Committee*

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Patrick Nowlan

*Vice-président:* Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
Les Benjamin  
Harry Chadwick  
Joe Comuzzi  
Maurice Dionne  
Darryl Gray  
Stan Keyes  
Charles Langlois  
Arnold Malone  
Brian Tobin  
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Marc Bosc

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, OCTOBER 26, 1989  
(28)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m., this day, in Room 269 West Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne.

*Acting Members present:* Joe Fontana for Brian Tobin, Stan Wilbee for Arnold Malone.

*In attendance: From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Canadian Bus Association:* Frank J. Trotter, Executive Director; Brian Gillis, President, Acadian Lines Ltd., Vice-President, Canadian Bus Association. *From Rural Dignity of Canada and the VIA Gaspesia Committee:* Cynthia Patterson, National Co-ordinator, Rural Dignity of Canada; Gaetan Beaulieu, Secretary, The VIA Gaspesia Committee.

The Committee resumed its public hearings on Via Rail and the future of railway passenger service. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 16, 1989, Issue No. 18.*)

The witnesses made statements and answered questions.

The Vice-Chairman took the Chair.

At 11:50 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 12:26 o'clock p.m., the sitting resumed.

The witnesses continued to answer questions.

At 1:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc  
*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 26 OCTOBRE 1989  
(28)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 32, dans la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Commuzzi, Maurice Dionne, Darryl Gray, Stan Keyes, Charles Langlois, Patrick Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne.

*Membres suppléants présents:* Joe Fontana remplace Brian Tobin; Stan Wilbee remplace Arnold Malone.

*Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De l'Association canadienne de l'autobus:* Frank J. Trotter, directeur; Brian Gillis, président de Acadian Lines Ltd., vice-président. *De Dignité rurale du Canada et du Comité VIA Gaspésie:* Cynthia Patterson, coordonnatrice nationale, Dignité rurale du Canada; Gaëtan Beaulieu, secrétaire, Comité VIA Gaspésie.

Le Comité reprend ses audiences publiques sur Via Rail et sur l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs. (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du lundi 16 octobre 1989, fascicule n° 18.*)

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

Le vice-président assume la présidence.

A 11 h 50, la séance est suspendue.

A 12 h 26 la séance reprend.

L'interrogation des témoins se poursuit.

A 13 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Marc Bosc



**EVIDENCE**

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, October 26, 1989

• 0932

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for hearing evidence.

Without any further ado, I would like to welcome the representatives from the Canadian Bus Association. Mr. Trotter, its executive director, has been following these hearings and has attended the meetings as often as most of the members of the committee. He has with him Mr. Gillis, whom I just met, who is the President of Acadian Lines Ltd., which is part of the Canadian Bus Association.

Mr. Trotter, I will take up no further time so we can have your presentation, after which we will have questions from the members. I am glad the fog did not impede bus travel today. I know it is affecting planes, and God knows what it is doing to the rail.

**Mr. Frank J. Trotter (Executive Director, Canadian Bus Association):** Perhaps, like the mail, the bus gets through.

Mr. Chairman, thank you on behalf of the Canadian Bus Association, representing the bus industry in Canada, for affording us the opportunity to present the views of the industry and the information the industry has to provide to this committee this morning. I have distributed to the clerk 30 copies of our submission, which he perhaps could distribute to the members.

**The Chairman:** That has been done.

**Mr. Trotter:** Our submission contains two parts. One is a simple, fairly straightforward summary statement at the beginning, and appended to that is a series of back-up information and points for analysis and discussion. Our purpose is to bring those points to you this morning in the hope you will use those in your subsequent analysis of the VIA Rail service changes.

• 0935

The industry is represented by carriers from coast to coast in Canada. It also represents other activities related to and supporting the bus industry in Canada.

I do not propose to read any of the opening statement in detail. Our point is quite simply this: that the bus industry is ready, willing, and able to handle the passenger volumes affected by the VIA changes we see today; that the industry will do that in an effective, responsible way; and more importantly, that you will see, as time goes on—you will see it in some areas immediately and as time goes on in all areas—a progression of increased service, increased capacity, and increased quality of service as investment takes place.

**TÉMOIGNAGES**

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 26 octobre 1989

**Le président:** Chers collègues, nous avons le quorum.

Sans plus attendre, j'aimerais souhaiter la bienvenue aux représentants de l'Association canadienne de l'autobus. M. Trotter, son directeur, suit de très près nos audiences et a été présent presque aussi souvent que la majorité des membres du Comité. Il est accompagné de M. Gillis, que je viens de rencontrer, et qui est le président *Canadian Lines Ltd.*, un des membres de l'Association canadienne de l'autobus.

Monsieur Trotter, si vous voulez bien faire une déclaration, nous passerons ensuite aux questions. Je suis heureux de constater que le brouillard n'a pas arrêté les autobus aujourd'hui. Je sais qu'il gêne les avions et Dieu sait ce qu'il fait au transport ferroviaire!

**M. Frank J. Trotter (directeur, Association canadienne de l'autobus):** L'autobus, c'est peut-être comme le courrier, rien de l'arrête.

Monsieur le président, au nom de l'Association canadienne de l'autobus, qui représente le secteur du transport par autobus au Canada, je tiens à vous remercier de nous avoir offert l'occasion de vous faire part de nos vues et de nos données ce matin. J'ai remis au greffier 30 exemplaires de notre mémoire. Peut-être pourrait-il les distribuer aux députés.

**Le président:** Il l'a déjà fait.

**M. Trotter:** Notre mémoire comporte deux parties. La première est un sommaire simple de notre position. La deuxième, une annexe, comporte diverses données et conclusions destinées à la discussion. Si nous vous en faisons part, c'est dans l'espoir que vous vous en servirez dans votre analyse des modifications proposées au service de VIA Rail.

Nous représentons les transporteurs de toutes les régions du pays ainsi que les secteurs de soutien du transport par autobus au Canada.

Je ne vais pas donner lecture de notre mémoire. Je me contenterai de dire que le secteur du transport par autobus est prêt en mesure de prendre en charge les voyageurs qui seront touchés par les modifications proposées au service de VIA Rail, et ce, de façon efficace et responsable. De plus, et c'est ce qu'il y a de plus important, vous constaterez au fil des mois—dans certains ce sera plus évident et plus immédiat—une amélioration du service, de la capacité et de la qualité des services offerts au fur et à mesure des investissements dans ce secteur.

[Texte]

There is one other aspect. As long as VIA remains subsidized in competition with the bus industry, we believe it is unfair and it contradicts the national transportation policy. Whether or not we can agree how much or if the bus industry receives any subsidy, we would be quite content if VIA were responsible for the same level of cost recovery from the fare box as the bus industry is. If that is less than 100%, so be it. That is something you can decide. But at the very least it has to be equivalent.

**The Chairman:** Of course you are not covered by the National Transportation Act, are you, Mr. Trotter? You still have in effect a monopoly situation, with licensing and public convenience and necessity being your guide.

**Mr. Trotter:** Perhaps a clear way to present it is that the Motor Vehicle Transport Act, which was passed at the same time as the National Transportation Act, does contain reference to the bus industry. But currently that has been left to the responsibility of the provincial governments, through their public utility boards and others, and their highway acts. In that format the industry remains regulated at the provincial level. So it was not deregulated at the time many other steps in deregulation did take place.

**The Chairman:** That is what I was getting at.

**Mr. Trotter:** Yes, sir. In fact, it is important to recognize that the industry remains regulated, and that means to a greater or lesser degree all across Canada fares are regulated for the industry. That is important when you think about what will happen on routes when VIA is changed. You would expect the industry would remain in the same position, offering the same or better services, that fares will remain regulated, that the reasons for keeping low fares for the industry will still exist.

I wanted to highlight a couple of things. First is to point out that the industry is quite large in comparison with the rail industry, VIA Rail. Depending on the method of measurement, as an industry it is 3 1/2 to nearly 8 times the size of VIA. If you look at the largest carrier, Greyhound, in scheduled service alone it carried 5.2 million passengers, which is almost the same as the 6.4 million carried by VIA in 1988. I point out that VIA numbers include both scheduled passengers and those who are on tours, if you like, packaged tours, whereas if we were to add that number in for the bus industry the total in Canada would approach nearly 50 million passengers in tour, charter, and scheduled service.

We know about the volume for the scheduled passengers. Statistics Canada reports that on a regular basis, and for the 20 largest companies we know it is

[Traduction]

Il y a encore un autre élément important. À notre avis, l'octroi de subventions à VIA Rail pour qu'elle soit en concurrence avec le transport par autobus est injuste et va à l'encontre de la politique nationale des transports. Que nous puissions convenir ou non de l'opportunité de subventions pour le secteur des transports par autobus, nous serions bien satisfaits si VIA devait, dans les mêmes proportions que le transport par autobus, financé ses activités à mêmes l'argent payé les passagers. Si l'entreprise n'est pas rentable à 100 p. 100, tant pis. C'est à vous de décider. Mais tout au moins, il faut que les deux secteurs soient équivalents.

**Le président:** Votre secteur n'est pas régi par la Loi nationale sur les transports, n'est-ce pas, monsieur Trotter? Vous détenez toujours un monopole de fait, et vos seules conditions sont les permis, la commodité et l'utilité publique.

**M. Trotter:** Il serait peut-être plus exact de dire que la Loi sur le transport par véhicule à moteur, qui a été adoptée en même temps que la Loi nationale sur les transports, fait mention du secteur du transport par autobus. Mais à l'heure actuelle, ce sont les gouvernements provinciaux, par leurs commissions sur les services publics, et leurs codes de la route, qui ont compétence en la matière. Dans ce contexte, notre secteur demeure régi par les règlements provinciaux. Le transport par autobus n'a pas été visé par la déréglementation qui a touché d'autres secteurs.

**Le président:** C'est ce que voulais dire.

**M. Trotter:** En fait, il est important de comprendre que notre secteur demeure réglementé, et cela veut dire que le prix du billet d'autobus est plus ou moins réglementé d'un bout à l'autre du pays. Cela est fort important lorsque vous pensez aux trajets qui ne seront plus desservis par VIA Rail. Vous pourriez ainsi vous attendre que le secteur du transport par autobus offre les mêmes services ou de meilleurs services, et que les prix demeurent les mêmes, car les raisons qui justifient des bas prix subsisteraient.

J'aimerais faire ressortir quelques points importants. Tout d'abord, il est bon de rappeler que notre secteur est bien plus important que le transport ferroviaire, que VIA Rail. Selon la méthode de calcul, notre secteur est de 3,5 à 8 fois plus important que VIA. Si vous considérez le plus gros transporteur, *Greyhound*, il transporte à lui seul 5,2 millions de passagers dans ses services réguliers, ce qui est tout près des 6,4 millions de passagers de VIA Rail en 1988. Ce dernier chiffre de VIA Rail comprend à la fois les passagers des services réguliers et ceux qui font partie de voyages organisés. Si l'on tenait compte de ces deux types de clients pour le transport par autobus, notre chiffre au Canada passerait à près de 50 millions de passagers pour les services réguliers, les services nolisés et les voyages organisés.

Nous connaissons le chiffre des passagers des services réguliers. En effet, Statistique Canada donne le chiffre de 23 millions pour les 20 plus compagnies d'autobus les



## [Text]

about 23 million currently. The other number is harder to come by, but our estimate is in the order of 50 million in total.

In Canada VIA serves just over 800 towns, cities, and points; the bus industry over 3,000. In Ontario VIA serves 115 points and the bus industry over 1,000 points.

To take an example, Halifax-Yarmouth, down in your area, Mr. Chairman, there are 89 points, I believe, between Halifax and Yarmouth, 30 of which are served by both VIA and the bus. VIA serves 7 more than the bus industry—Acadian Lines, Mr. Gillis's company, does—but on that one route Mr. Gillis's company serves an additional 52 points not served by VIA.

• 0940

I have listed some examples of frequencies here, Mr. Chairman, simply to show that it is in the order of two to four times the frequency of departure in the bus industry over VIA Rail, and there are some numbers here which are quite impressive.

I have added some attachments which simply show the extent of the bus network in Canada. Overlaid on those maps are examples of where the VIA Rail service exists. You will see the extensiveness of the bus industry compared to VIA.

I have included for your reference a list of some 52 companies that are in the business of providing passenger service in Canada on a regularly scheduled basis, and those are the latter pages of attachment 1.

Attachment 2 is simply the detailed information for the Halifax-Yarmouth service provided by Acadian Lines to show the examples of transit times, arrival and departure, and the difference in the numbers of stops served by the bus industry versus those served by VIA. That, I would indicate, is a fairly dense route for the distance there.

I want to mention that in national transportation policy we believe that the bus industry fulfils the role of the least-cost form of intercity transportation with the greatest potential, and that it is the one that satisfies the objective of safe, economic, efficient and adequate travel.

We have provided for your reference the relevant sections of the National Transportation Act. There has been quite a bit of discussion before this committee about the lack of transportation policy in this area. We believe the National Transportation Act itself goes a long way to identifying what that policy is, and that the bus industry certainly fits within that policy.

Secondly, we have reproduced a number of pages from the task force report colloquially known as the Nielsen task force report. That task force report indicates—there are about a dozen pages under attachment 4—that VIA Rail ought to have cost recovery objectives for each distinct class of service, and where VIA cannot achieve

## [Translation]

plus importantes. L'autre chiffre est plus difficile à déterminer, mais à notre avis, il s'élève à 50 millions.

Au Canada, VIA Rail ne dessert qu'un peu plus de 800 villes, cités et lieux-dits, et les autobus, plus de 3,000 localités. En Ontario, VIA Rail offre des services à 115 localités alors que l'autobus en dessert plus de 1,000.

Prenons l'exemple, monsieur le président, de votre région. Sur les 89 localités qui se trouvent entre Halifax et Yarmouth, 30 sont desservies à la fois par VIA et par les autobus. VIA Rail dessert sept localités de plus que la compagnie de transport par autocar—*Acadian Lines*, la compagnie de M. Gillis—mais sur ce trajet, la compagnie de M. Gillis dessert 52 localités de plus que VIA.

J'ai présenté une liste certains horaires, monsieur le président, juste pour montrer que notre secteur assure deux à quatre fois plus de départs que VIA Rail. Certains de ces chiffres sont fort révélateurs.

J'ai également inclus des annexes qui démontrent l'importance du réseau de transport par autobus au Canada. Sur les mêmes cartes on retrouve le réseau de VIA Rail. Il est facile de comparer les deux services.

Pour votre gouverne, j'ai également inclus une liste de quelque 52 compagnies qui offrent un service régulier de transport de passagers au Canada; cette liste se trouve dans les dernières pages de l'annexe 1.

L'annexe 2 est une liste détaillée du service Halifax-Yarmouth assuré par Acadian Lines. Ce document donne des renseignements sur la durée du voyage, les heures d'arrivée et de départ, la différence quant au nombre d'arrêts desservis par l'autobus et par VIA Rail. L'autobus offre définitivement un très bon service compte tenu de la distance.

Nous estimons, dans le contexte de la politique nationale des transports, que l'autobus assure le moyen de transport interurbain le plus économique, le plus prometteur, les plus conforme aux objectifs de sécurité, d'économie, d'efficacité et de confort.

Nous avons également inclus dans nos annexes les dispositions applicables de la Loi nationale sur le transport. L'absence d'une politique des transports dans ce secteur a fait l'objet de longs débats devant ce comité. Nous estimons que la Loi nationale sur les transports établit dans une large mesure ce que doit être cette politique et que le secteur du transport par autobus s'y insère parfaitement.

De plus, nous avons reproduit plusieurs pages du rapport du groupe de travail que l'on appelle communément le groupe de travail Nielsen. Selon ce rapport,—et nous en avons joint une douzaine de pages à l'annexe 4—VIA Rail devrait fixer des objectifs de recouvrement des coûts pour chaque classe de services et

[Texte]

those cost recovery levels, that it should phase out those services.

**The Chairman:** I am glad you are moving the way you are but just to clarify this, at your asterisk on national transportation policy at the bottom, you say this is information from two sides prepared by independent consultants—

**Mr. Trotter:** I was just getting to that, sir.

**The Chairman:** Oh, sorry.

**Mr. Trotter:** You missed the subheading in the middle of the page. I am sorry, sir.

It is the subsidy comparisons, and it is important. You have had some information presented and statements made about subsidy levels for the various modes. Here we are talking about the broader subsidy, not just the infrastructure—the roadway—but the whole question of subsidy, about research and development, expenditures, about forgone earnings by Crown corporations, all those sorts of things that might be brought into the calculation.

I want to identify two important things. First, when you see a number like \$641 million as the subsidy for VIA, recognize that it is not the full cost for VIA. VIA is now currently paying less than 100% of the bill rendered by CN and CP. That is part of an agreement, I understand, between the minister and the railways and VIA. But the number is bigger in operating cost terms than you actually see in the cost level, so that the CN and CP, as I understand it, are rendering their bills and VIA is paying 90% of those bills currently.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Who is paying the other 10%?

**Mr. Trotter:** The railways are eating it.

**The Chairman:** I am amazed.

**Mr. Benjamin (Regina—Lumsden):** Do you have any evidence to prove that?

**Mr. Trotter:** I was told that, sir.

**The Chairman:** We are going to get into questions, but—

**Mr. Benjamin:** Where did you get this from?

**The Chairman:** —that is surprising. I am surprised Mr. Lawless and others who do not support the situation did not mention this. This is interesting.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. Trotter:** Sir, perhaps I can continue.

**The Chairman:** Let him continue, Mr. Benjamin.

**Mr. Trotter:** The second point is that Transport Canada did do a study and we have reproduced the relevant table from that study as attachment 5. That study indicates the

[Traduction]

abandonner graduellement les services qui n'atteignent pas ces objectifs.

**Le président:** Je suis fort heureux que vous nous présentiez les choses de cette façon, mais j'aimerais une petite précision. Lorsque vous parlez de la politique nationale du transport, vous avez fait un renvoi en bas de page; vous y dites que ces renseignements proviennent d'études effectuées par des experts indépendants—

**M. Trotter:** J'allais justement en parler, monsieur le président.

**Le président:** Je m'excuse.

**M. Trotter:** Vous n'avez pas vu le sous-titre en milieu de page. Je m'excuse.

Il s'agit d'une comparaison des subventions, et c'est une question fort importante. On vous a fourni des documents et présenté des déclarations sur les niveaux de subvention accordés aux divers modes de transport. Nous parlons dans notre document des subventions au sens large, non pas seulement de l'infrastructure—c'est-à-dire les routes—mais de toute la question des subventions, des recherches et développement, des dépenses, du manque à gagner des sociétés de la Couronne, autant de facteurs qui pourraient figurer dans les calculs.

J'aimerais insister sur deux points fort importants. Tout d'abord, la subvention de 641 millions de dollars ne couvre pas tous les coûts de VIA Rail. En effet, VIA paie actuellement moins de 100 p. 100 des factures présentées par le CN et le CP. Si je comprends bien, il y a eu une entente à cet égard entre le ministre, les sociétés ferroviaires et VIA. Les frais d'exploitation sont plus élevés que les chiffres présentés, et VIA paie 90 p. 100 des factures de CN et de CP.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Qui paie les 10 p. 100 restants?

**M. Trotter:** Les sociétés ferroviaires les absorbent.

**Le président:** Je n'en reviens pas.

**M. Benjamin (Regina—Lumsden):** Avez-vous des preuves?

**M. Trotter:** C'est ce qu'on m'a dit.

**Le président:** On passera aux questions plus tard, mais—

**M. Benjamin:** Qui vous a dit ça?

**Le président:** —c'est surprenant. Je suis étonné que M. Lawless et les autres qui n'aiment pas la situation ne nous en aient pas fait part. C'est très intéressant.

**M. Benjamin:** C'est vrai.

**M. Trotter:** Puis-je poursuivre, monsieur?

**Le président:** Laissez-le poursuivre, monsieur Benjamin.

**M. Trotter:** Deuxièmement, Transports Canada a effectué une étude et nous avons présenté à l'annexe 5 le tableau pertinent tiré de cette étude. On y indique le



## [Text]

level of subsidy for the various modes. You will see there that the table reproduced indicates that rail receives on a cents per passenger kilometre basis 14¢, and bus 0.4¢. That was the Transport Canada study in 1982.

We go on to ask, if you do not accept all of these other analyses, why not look at the analyses VIA had done themselves? VIA had two studies done. A table from one of those studies was actually reproduced in the Canadian Transport Commission report, which we have included here. VIA has had since 1983 a report that said that the bus industry was subsidized little, if anything—0.2¢ to 0.8¢ per passenger kilometre—while the rail industry is 5¢ to 11¢. That is all in subsidy, the cost versus the revenue of the service. SO VIA has had that in their hands and has chosen not to make comments about that in the press or before this committee, I suppose.

• 0945

There is a second study, which I will get to in a moment, that dealt more specifically with infrastructure, and that study reports that on expressway travel the bus receives zero subsidy. The VIA report says that. It says that—this is attachment 7—the bus receives approximately 0.1¢ per passenger kilometre for the roadway, in terms of subsidy, elsewhere in Ontario and Quebec; again, a study done by independent consultants for VIA.

Now, perhaps I will go on to say quickly that our conclusion is that there may be some dispute about the exact amount of subsidy, whether it is zero, 0.1¢, 0.4¢, 0.2¢, or 0.8¢. There is no dispute about the magnitudes when it comes down to it. We think the discussion that has been brought before this committee, which has mentioned such things as the air subsidy versus rail, clouds a lot of the issue, because VIA and bus are surface competitors and the bus industry, contrary to what a lot of people have said, is not receiving an undue subsidy. We do not believe it is receiving any subsidy.

Looking at infrastructure costs, sir, perhaps we could indicate that a number of studies have indicated various levels of cost recovery. One recently for the Ontario Motor League indicated that in Ontario the motorists were paying 115% of the costs of the highways. Other studies Transport Canada have done, depending on which province they are dealing with, range between 20% and 90% cost recovery. Our simple answer is the following: even if VIA were allowed to travel for free on the CN and CP railway tracks, the subsidy they incur would not decrease by 10%; it might decrease by 5% or 7%.

## [Translation]

niveau de subvention pour divers modes de transport. Vous constaterez ainsi que le service ferroviaire reçoit, en cents par kilomètre-passager, 14 cents, et le transport par autobus, 0,4 cent. Il s'agit d'une étude faite par Transports Canada en 1982.

Et si vous n'êtes pas convaincus par ces analyses, il y a celle de VIA Rail elle-même. VIA a en effet effectué deux études. Un tableau tiré de l'une d'entre elles a d'ailleurs été présenté dans un rapport de la Commission canadienne des transports, document que nous avons annexé à notre mémoire. Selon un rapport compilé par VIA Rail depuis 1983, le secteur du transport par autobus recevait peu de subventions, entre 0,2 et 0,8 cent par kilomètre-passager, et le transport ferroviaire, de 5 à 11 cents par kilomètre-passager. Il s'agit là de subventions, du coût par opposition aux recettes réalisées par le service. Ainsi VIA avait en main ces statistiques et a choisi de ne pas les communiquer aux journalistes ou à votre Comité.

Selon une deuxième étude, dont je vous parlerai dans quelques instants et qui portait plus spécifiquement sur l'infrastructure, l'autobus ne reçoit aucune subvention pour les trajets sur autoroute. C'est ce que dit le rapport de VIA Rail. Selon ce rapport—et tout cela est à l'annexe 7—le transport par autobus reçoit environ 0,1 cent de subvention par kilomètre-passager pour la route, ailleurs en Ontario et au Québec. Encore une fois, c'est une étude effectuée pour VIA Rail par des experts indépendants.

Je m'empresse de vous dire que certains pourront mettre en doute le montant exact des subventions, à savoir s'il s'agit d'une subvention nulle, ou de 0,1, 0,4, 0,2 ou 0,8 cent. Cependant, nul ne saurait contester l'ordre de grandeur. Nous estimons que les débats que certains ont engagés devant votre Comité, comme la comparaison entre les subventions pour le transport aérien et le transport ferroviaire, brouillent un peu les choses, car VIA Rail et les autobus se font concurrence pour le transport par terre et contrairement à ce que bien des gens ont dit, le secteur des transports par autobus ne reçoit pas des subventions excessives. De fait nous ne croyons pas que ce secteur reçoive quelque subvention que ce soit.

Pour ce qui est des coûts associés à l'infrastructure, monsieur, un certain nombre d'études ont été effectuées qui ont fait ressortir les divers niveaux de recouvrement des coûts. Une étude récemment effectuée par l'Ontario Motor League révèle qu'en Ontario, les automobilistes paient 115 p. 100 des coûts associés aux autoroutes. D'autres études effectuées par Transports Canada révèlent, selon les provinces, un taux de recouvrement des coûts de 20 à 90 p. 100. Notre réponse est bien simple: même si VIA Rail était autorisée par le CN et le CP à utiliser leurs voies sans payer, les subventions reçues ne diminueraient pas de 10 p. 100; elles pourraient diminuer plutôt de 5 ou 7 p. 100.

[Texte]

Second, if you look at—and right now I am dealing with point 4—the question of buses on the highway, you will note that if all the buses disappeared tomorrow you would not observe any change in the road system. The volumes on the road are the cars, and the highways are built for those volumes. The bridges and the road structure are built to take the weight of trucks. Buses just fall in the middle, with no direct impact on the road system other than what they are paying for.

Fuel efficiency is an argument that has been raised, and we have included here a couple of points. First of all, I think several leaps of logic are being made in the discussion of fuel efficiency. One is a comparison that starts by saying freight railways are more efficient than trucks and therefore passenger trains are more efficient than buses, and it goes on from there. We have indicated, first of all, that it is important to remember that diesel-electric locomotives still burn fossil fuel; they still burn diesel fuel. In fact, if you look at some studies that Transport Canada has done. . . We have included here as attachment 8 a chart from one of those studies; it is not the most current, but it is the only one we have access to. It indicates that the most efficient LRC locomotive on a seat-mile basis at that time was slightly more efficient than an average bus—not the best bus, an average bus—and if you convert that to a passenger-mile basis, you will find that quite clearly the bus is more energy efficient than LRC.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** What is the date of that document?

**Mr. Trotter:** It is listed at the bottom, sir. It is taken from a 1981 study.

**Mr. Angus:** A document from 1975.

**Mr. Trotter:** It is taking 1975, 1980 and 1990 data. It is attachment 8, which is reproduced from a 1981 report, apparently.

We are suggesting that highway congestion is not an issue in relation to the bus. If you look at one of the highest density corridors, the 1.366 million people VIA carried between Toronto and Montreal, and do some quick calculations on that, looking at half the people going in each direction and then looking at how many buses that would equate to, you find that it would be approximately 22,750 in a year. That comes down to about 65 a day on the busiest day. If you look at that and spread it over daylight hours, it comes down to about four an hour. By contrast, Voyageur, in one hour this year, sent out 18 buses to one destination at the same time, sequentially, so we are already dealing with those kinds of volumes on a sporadic basis today.

[Traduction]

En second lieu, je parle maintenant du point 4, si vous considérez la circulation des autobus sur les autoroutes, vous constaterez que s'il n'y avait plus aucun autobus demain, le réseau routier n'en changerait pas pour autant. Les principaux utilisateurs de ces routes sont les voitures, les autoroutes sont construites et conçues pour accepter un volume important. Les ponts et les chaussées sont construites pour supporter le poids des camions. Les autobus se trouvent entre ces deux types d'utilisateurs, et n'ont donc aucune incidence directe sur le réseau routier sauf, évidemment, qu'ils paient une partie de la note.

On a parlé de l'efficacité d'utilisation des carburants, et cette question figure dans notre document. Tout d'abord, lorsqu'on parle de l'efficacité d'un carburant par rapport à un autre, j'ai l'impression qu'on a tiré certaines conclusions trop faciles. Par exemple, on dit que le transport par rail des marchandises est plus efficace que le transport par camion et que par conséquent le transport de passagers par train est plus efficace que le transport par autobus. Il convient de se rappeler que les locomotives diesel-électriques utilisent encore un combustible fossile, du diesel-oil. En fait, si vous consultez certains rapports de Transports Canada. . . Nous avons inclus à l'annexe 8 un tableau provenant d'un de ces rapports; ce ne sont pas les données les plus récentes, mais ce sont les seules auxquelles nous ayons eu accès. Ce tableau indique que la locomotive LRC la plus efficace était à peine plus efficace par mille-siège à cette époque que l'autobus moyen—il s'agit de l'autobus moyen non pas du meilleur autobus—et si vous convertissez les données en mille-passager, vous découvrirez qu'au point de vue de la consommation d'énergie, l'autobus est beaucoup plus efficace que les LRC.

**M. Keyes (Hamilton Ouest):** Quand ce document a-t-il été publié?

**M. Trotter:** C'est indiqué en bas de page. Ce rapport a été publié en 1981.

**M. Angus:** Il s'agit d'un document de 1975.

**M. Trotter:** On se sert des données de 1975, 1980, 1990. Cela se trouve à l'annexe 8, dans laquelle on présente des photocopies de pages d'un rapport publié en 1981.

Les embouteillages sur les autoroutes ne sont pas imputables aux autobus. Si vous prenez l'un des corridors les plus achalandés, soit celui de Toronto-Montréal dans lequel VIA Rail a transporté 1,366 million de passagers, et que vous fassiez un petit calcul rapide, en présumant que la moitié des gens vont dans une direction et une moitié dans l'autre, et si vous essayez de calculer combien d'autobus cela prendrait pour assurer le même service, vous verrez qu'il en faudrait environ 22,750 par année. Cela revient à 65 par jour pour les journées les plus occupées. Si vous pensez au fait que ce transport ne se fait que pendant la journée, cela fait environ quatre autobus par heure. Par contre, Voyageur a par exemple cette année envoyé 18 autobus l'un après l'autre pour la même destination et la même heure. Nous faisons donc déjà face à ce genre de fluctuations.



[Text]

[Translation]

• 0950

To bring it down to smaller volume levels, if we looked at Halifax-Sydney, for example, Mr. Chairman, you would find that the 102,000 passengers that VIA carried in 1988 would equate to 5 buses per day in each direction. Imagine standing at the side of the road, sir, and watching those 5 buses go by in a 24-hour period, or even a 16- or a 12-hour period.

We have not been able to provide all the details you would need to conclude that we are experts on high-speed rail, but we have brought you some information, sir.

First of all, VIA itself says that it is not feasible in the best corridor without some front-end infrastructure support.

Secondly, if you look at the Transport Canada report—which is attachment 9—I think it very graphically tells the picture. If you look at the picture there, it says the difference between us and the rest of them is something we all know: the routes are longer and the passenger densities are a lot less. There are some calculations of population densities per kilometre on each of those corridors, and it shows that Canada, in the Windsor-Quebec corridor, ranks about one-fifth of the best of them, Paris-Lyons, for example. Those are obviously not current population figures in all of those jurisdictions, but they are relative.

I would add that there was an interesting article in *The New York Times* recently—it is attachment 10—by Eric Beshers, who is a consultant-writer and was with the Department of Transportation. He says, referring to work of other people, that on the very best corridor in North America—Boston to Washington—and that is the only case that might work, it would only work if they got all the passengers off the rail, all the passengers off the airlines, plus another million riders a year. Even then it would only work with a 50% increase in the fares for the service. He says, in conclusion:

If people have a high-speed rail project somewhere else in the country and they think they can recover its costs and offer a decent return on capital, let them raise the money for it. But if they say a little help from government is needed, beware. Someone is reaching for your wallet.

We understand the best projection VIA has in its analysis is almost 4 million. The threshold number they calculate for North America is 5.3 million passengers.

Lastly, I would indicate that the bus industry is already responding positively to the proposed VIA service changes. If you look at section 8 and the attachment there, you will see a press release from Greyhound. In that press release they indicate the types of services they are going to be offering beginning the first or second week of January. They are proposing to introduce buses with video-watching equipment, so you will be able to watch movies

Maintenant, si vous considérez la ligne Halifax-Sydney, par exemple, vous constatez que les 102,000 voyageurs transportés par VIA en 1988 représenteraient cinq autobus par jour dans chaque sens. Imaginez l'effet que feraient cinq autobus, que ce soit sur 24 heures, sur 16 ou même sur 12 heures.

Nous n'avons pu trouver tous les détails nécessaires pour conclure que nous sommes experts en matière de train grande vitesse mais nous avons tout de même là quelques renseignements.

Tout d'abord, VIA même dit que ce n'est pas possible dans le meilleur couloir sans un minimum d'infrastructure.

Deuxièmement, si vous considérez le rapport de Transports Canada, qui se trouve à l'annexe 9, vous avez là un très bon tableau de la situation. On dit que tout le monde connaît la différence entre VIA et les autres: que les lignes sont plus longues et la densité de voyageurs plus faible. Il y a quelques calculs sur les densités de population par kilomètre dans chacun de ces couloirs et cela montre que le Canada, dans le couloir Windsor-Québec, se situe à environ un cinquième des meilleurs, Paris-Lyons par exemple. Ce ne sont évidemment pas là des chiffres courants quelle que soit la ligne choisie, mais cela permet une comparaison.

D'autre part, le *New York Times* a publié récemment un article intéressant—que vous trouverez à l'annexe 10—écrit par Eric Beshers, journaliste—ingénieur conseil qui travaillait au ministère des Transports. Il dit, à propos des autres, que dans le meilleur couloir d'Amérique du Nord, à savoir Boston-Washington, et c'est le seul cas où cela pourrait marcher, cela ne marcherait que si l'on pouvait compter sur tous ceux qui prennent le train, tous ceux qui prennent l'avion, plus un million d'autres voyageurs. Même là, cela ne marcherait que si l'on majorait le tarif de 50 p. 100. Sa conclusion:

S'il y en a d'autres au pays qui pensent à un train grande vitesse, s'ils estiment pouvoir faire leurs frais et gagner quelques bénéfices, qu'ils s'occupent de trouver l'argent. Si par contre ils disent qu'il leur faut un peu d'aide du gouvernement, attention! Vous allez vous faire prendre!

D'après ce que nous savons, les meilleurs chiffres que VIA ait pu calculer atteignent à peine 4 millions. Le seuil envisagé pour l'Amérique du Nord est de 5,3 millions de voyageurs.

Enfin, les compagnies d'autobus ont déjà adopté une attitude positive vis-à-vis des changements proposés par VIA. Si vous vous reportez au chapitre 8 et à l'annexe, vous trouverez un communiqué de presse de Greyhound. Celui-ci indique le genre de services qu'offrira la compagnie à partir de la première ou deuxième semaine de janvier. Elle se propose d'offrir des autobus équipés de matériel vidéo afin que l'on puisse regarder des films sur

## [Texte]

as you are going down the highway as you do on airplanes today. There are hot and cold snack services on those buses.

As members here will know, there are buses in western Canada—between Calgary and Edmonton, and between Calgary and Vancouver—that have 23 first-class airline seats, video equipment, curtains on the windows. There is more leg room in those buses, they are in 2 and 1 configuration inside the bus, than there is in first-class accommodation on the airlines. Those who have ridden the bus between Quebec City and Montreal know that an articulated bus is being used by Voyageur, and that the ride and the space in that is quite extensive.

Lastly, something this committee has expressed interest in recently is the bus-on-rail alternative. You were shown a couple reports from the early 1980s that dealt with some fairly archaic equipment, I think, compared to what is available. Grey Goose Lines, in Manitoba, has had meetings with the provincial and federal governments. They are prepared to move into that area. It is like everything else: the technology is there, it is just a matter of the economics catching up. Those services can be provided with drastically reduced subsidy.

• 0955

**The Chairman:** Mr. Trotter, I want to thank you for your presentation. It is too bad we did not have a video to monitor it as a model for other witnesses to show them how to paraphrase a brief that is very comprehensive and thoughtful and certainly raises some interesting questions and perhaps answers a few. I want to thank you for that.

**Mr. Dionne (Miramichi):** Thank you, Mr. Chairman. Welcome to the witnesses.

I might as well say it first as last, I guess, I am a supporter of train travel. My first question to you would be, when was the last time you travelled from Halifax to Vancouver by bus?

**Mr. Trotter:** Sir, I have never travelled from Halifax to Vancouver by bus. I know people who have, though, in the industry.

**The Chairman:** When did you last travel from Halifax to Vancouver by train?

**Mr. Trotter:** I have never travelled that distance by train, sir.

**The Chairman:** Mr. Dionne, I knew you were going to ask that question.

**Mr. Dionne:** Mr. Chairman, that was not my point at all. The fact of the matter is that if you want to travel from Halifax to Vancouver, you now have two choices. You can go by air or you can go by rail. There are other choices, of course, that are going to take longer and will be much more taxing on the human system to do it.

## [Traduction]

la route tout comme on le fait actuellement en avion. On offre également des petits goûters froids et chauds.

Certains d'entre vous savent évidemment qu'il y a dans l'ouest du Canada, entre Calgary et Edmonton et entre Calgary et Vancouver, des autobus équipés de 23 sièges d'avion première classe, de matériel vidéo, de rideaux. Il y a également plus de place pour les jambes qu'en première classe en avion. Ils sont disposés en raison de deux et un. Ceux qui ont pris l'autobus entre Québec et Montréal savent que Voyageur a maintenant un autobus articulé et que les passagers ont beaucoup de place.

Enfin, votre Comité semble s'être récemment beaucoup intéressé à la solution train-autobus. On vous a montré certains rapports du début des années 80 sur du matériel assez archaïque alors qu'il existe beaucoup mieux. La compagnie *Grey Goose Lines* au Manitoba a eu des entretiens à ce sujet avec les gouvernements provincial et fédéral. Elle est prête à se lancer là-dedans. C'est comme pour tout: la technologie existe, c'est une question d'argent. Ces services pourraient être offerts avec des subventions beaucoup moindres.

**Le président:** Merci beaucoup de votre exposé. Je regrette que nous n'ayions pas eu une caméra vidéo car c'est un modèle que nous aurions pu avantageusement montrer à d'autres témoins qui ne savent pas toujours paraphraser leur mémoire de façon à la fois complète et réfléchie tout en soulevant un certain nombre de questions intéressantes et en répondant même peut-être à d'autres. Merci beaucoup.

**M. Dionne (Miramichi):** Merci, monsieur le président. Bienvenue aux témoins.

Je vous dirai tout d'abord que je suis tout à fait pour le train. Je vous demanderai donc en premier lieu quand vous avez pour la dernière fois parcouru la distance Halifax Vancouver en autobus?

**M. Trotter:** Je ne suis jamais allé de Halifax à Vancouver en autobus. Je connais toutefois des gens qui l'ont fait.

**Le président:** Quand avez-vous pour la dernière fois pris le train entre Halifax et Vancouver?

**M. Trotter:** Je n'ai jamais parcouru une telle distance en train.

**Le président:** Monsieur Dionne, je savais que vous alliez poser cette question.

**M. Dionne:** Pas du tout, monsieur le président. Le fait est que si vous voulez aller de Halifax à Vancouver, vous avez actuellement deux possibilités. Vous pouvez y aller en avion ou en train. Il y aurait évidemment d'autres possibilités, mais elles prennent plus longtemps et sont beaucoup plus fatigantes.



[Text]

The point I was trying to make is that when rail travel is eliminated in this country, as this government is determined to do, people will have no choice but to travel long distances across this country by air, unless they want to travel by bus on which there is no sleeping accommodation. It is possible, of course, to get off overnight and sleep in an hotel, but that is a different point of view.

You say as well that buses are not subsidized. Are you making the case, then, that the licence fees that buses pay compensate for the wear and tear on the highways?

**Mr. Trotter:** Perhaps I could address both those in the same order, sir.

In the case of long distance travel, there are Canadians today travelling by bus across Canada. Greyhound is in the business of taking people from Vancouver to Toronto, in various stages, whether all the way through or in steps.

**Mr. Dionne:** Across the country, sir.

**Mr. Trotter:** Greyhound does not have authority to go beyond that; I was describing Greyhound, sir. There are people who inter-line between Greyhound and Voyageur, which get them as far as the New Brunswick border, and then SMT takes them from there. People do travel long distances.

I would add several things. First of all, as equipment changes that trip becomes better and more comfortable. The reason that investment has not taken place until today is partly due to VIA, the existence of VIA and its destabilizing effect in its pricing practices.

My favourite example is the Rocky Mountaineer. We have people that spend \$120 or \$140 a night for a hotel in Vancouver and spend another \$120 or \$140 a night for a hotel in Banff. They put approximately \$330 in the fare box on average and then we, the taxpayers, put in another \$440 for them. We put in more than the cost of the two hotels for them, just to get them between those two hotels. So it is a question of the cost and the recovery of that cost.

**Mr. Dionne:** How many 40-year-old buses do you have in your fleet?

**Mr. Trotter:** There are some and we do not like them any more than anyone else does, sir. But I note that the subsidy comparisons that VIA does—and so does Transport 2000—the best they can do without even adding in the cost of new equipment shows the subsidy is extensive in the case of rail versus other modes.

Perhaps I could answer the second question, sir. That is, in the case of the subsidization of infrastructure usage, I am equating licence fees and fuel taxes as payment for the road, as have the two consultants that did studies for VIA.

**Mr. Dionne:** What commitment, then, will bus companies in this country have toward the remote areas of the country and the less densely populated areas of the

[Translation]

Ce que je voulais dire, c'est que lorsque l'on aura éliminé les transports ferroviaires, comme semble vouloir le faire le gouvernement, il n'y aura plus qu'une solution pour parcourir de longues distances, l'avion, à moins que l'on veuille prendre l'autobus où il n'y a pas de couchettes. Il est évidemment possible de coucher à l'hôtel, mais c'est encore une autre histoire.

Vous dites d'autre part que les autobus ne sont pas subventionnés. Voulez-vous ainsi dire que les droits que paient les autobus pour obtenir une licence suffisent à l'entretien des routes?

**M. Trotter:** Je répondrai à vos questions dans l'ordre.

Pour ce qui est des longs voyages, il y a aujourd'hui des Canadiens qui prennent l'autobus d'un bout à l'autre du Canada. Greyhound vous amène de Vancouver à Toronto, en plusieurs étapes, et vous pouvez parcourir la distance d'une traite si vous le voulez.

**M. Dionne:** Je parle d'aller d'un bout à l'autre du pays.

**M. Trotter:** Greyhound n'est pas autorisé à aller plus loin; je parlais de Greyhound. Il y a des compagnies qui font la jonction entre Greyhound et Voyageur et qui vous amènent alors jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick où SMT prend la relève. Il y a des gens qui font de longs voyages en autobus.

J'ajouterais d'autre part qu'au fur et à mesure que l'on renouvelle le matériel, les voyages s'améliorent et sont plus confortables. Si les investissements voulus n'ont pas été faits jusqu'ici c'est en partie parce que VIA existait et avait une politique de prix qui déstabilisait le marché.

Mon exemple préféré est le Rocky Mountaineer. Il y a des gens qui dépensent 120\$ ou 140\$ la nuit pour coucher à l'hôtel à Vancouver puis encore 120\$ ou 140\$ à Banff. En moyenne, ils paient leur billet de train 330\$ et nous, les contribuables, y ajoutons encore 440\$. C'est donc plus que le prix des deux nuits d'hôtel, simplement pour les transporter entre ces deux hôtels. Voilà donc ce que cela coûte et ce que l'on récupère.

**M. Dionne:** Combien avez-vous d'autobus qui ont 40 ans?

**M. Trotter:** Il y en a quelques-uns et ils ne nous plaisent pas plus qu'aux autres. Pour ce qui est des subventions, VIA, comme Transport 2000 d'ailleurs, n'arrive pas à démontrer quoi que ce soit qui puisse être plus favorable aux trains qu'aux autres modes de transport et cela sans même tenir compte du coût du matériel neuf.

Peut-être pourrais-je maintenant répondre à la deuxième question. Pour ce qui est des subventions relatives à l'infrastructure, j'estime que les droits de licence et les taxes sur les carburants servent à payer les routes et c'est d'ailleurs ce qu'ont dit les deux ingénieurs-conseils qui ont fait les études pour le compte de VIA.

**M. Dionne:** Dans quelle mesure alors les compagnies d'autobus vont-elles assurer le service dans les régions isolées du pays ou dans les régions où la densité de

[Texte]

country? Also, are you in favour of deregulation of the bus industry?

• 1000

**Mr. Trotter:** Perhaps I can deal with that in steps again. As I understand it today, the remote areas will continue to have rail service. We have always said no Canadian should be disadvantaged, and that means—

**Mr. Dionne:** Hold it right there. Some remote areas will continue to have rail service.

**Mr. Trotter:** I understand there are nine designated remote areas. Those are the ones where rail service currently exists and there is no parallel road service. The point is that for over 85% of the track-miles of VIA there is a road right beside it with a bus on it today. We are serving approximately four times as many stations as VIA.

We understand nine routes are designated. Take even one of those routes, Edmonton to Prince Rupert. It is hard to imagine that as a remote route. We understand the reason is that there are certain points along that route where there are towns on the railway track and the highway is on the other side of the river. Obviously there is a problem of connection. So it is not the entire area that is remote; certain parts of it are.

We understand the government has made a commitment, which we support, that no Canadian should be left disadvantaged as a result of these changes. The bus industry is offering and saying we believe it can be done more cost effectively through bus-on-rail alternatives, which we have spoken of and have proposed to the government. So in addition to saying the remote areas can continue to be served, we are saying they can continue to be served more cost effectively than today.

You asked me, sir, a question about deregulation. The industry remains regulated. The industry is not opposed to deregulation as long as it is done in a correct and comprehensive way. And when I say "correct", I mean you do not look at it and say entry regulation is the regulation we are talking about; throw it open. It is more than that. There are issues of cross-subsidy, issues of light-density routes; a variety of things that have to be recognized in that process. But if it is done correctly and comprehensively, the industry is proud of its competitiveness, and we would be able to withstand that competition, sir.

**Mr. Dionne:** How long would a bus company, for instance, service an unprofitable route?

**Mr. Trotter:** They serve unprofitable routes every day. They do it as part of the licensing process wherein they have light-density routes, some of which are not profitable, and they serve those in conjunction with heavier-density routes—"corridor routes" or whatever you

[Traduction]

population est moins forte? D'autre part, êtes-vous pour la déréglementation des transports par autobus?

**M. Trotter:** Peut-être pourrais-je là encore donner plusieurs éléments de réponse. Si j'ai bien compris, il n'est pas question aujourd'hui de supprimer les services ferroviaires dans les régions isolées. Nous avons toujours dit qu'il n'était pas question de défavoriser certains Canadiens et cela signifie—

**M. Dionne:** Arrêtez un instant. Certaines régions isolées garderont le service ferroviaire.

**M. Trotter:** Je crois qu'il y a neuf régions ainsi désignées. Ce sont des régions desservies actuellement par le train et où il n'y a pas de service routier parallèle. Ce qui est vrai c'est que dans plus de 85 p. 100 des cas il existe à l'heure actuelle, parallèlement aux voies de VIA, une route sur laquelle circulent des autobus. Nous desservons approximativement quatre fois plus de gares que VIA.

Il semble que neuf lignes soient désignées. Prenez-en seulement une, Edmonton-Prince Rupert. Il est difficile de voir là une ligne isolée. On dit que si elle est ainsi désignée c'est qu'à certains endroits, les villes sont construites de part et d'autre de la voie ferrée alors que la route se trouve de l'autre côté du fleuve. Il est évident que cela présente un problème de liaison. Ce n'est donc pas toute la région qui est isolée; seulement certaines parties.

Le gouvernement s'est donc engagé, et nous sommes tout à fait d'accord avec cela, à ce qu'aucun Canadien ne se retrouve défavorisé du fait de ces changements. Les compagnies d'autobus estiment pouvoir offrir ce service de façon plus rentable grâce à des formules train-autobus dont nous avons parlé au gouvernement. Donc, non seulement nous estimons que les régions isolées devraient pouvoir continuer à être desservies mais qu'elles pourraient l'être de façon plus économique.

Vous m'avez également posé la question de la déréglementation. Notre secteur reste réglementé. Nous ne nous opposons pas à la déréglementation à condition qu'elle soit bien faite et qu'elle englobe tout le monde. Quand je dis «bien faite», je veux dire qu'il ne faut pas simplement déclarer que n'importe qui peut exploiter une compagnie de transport. Cela exige davantage. Il y a les questions d'inter-financement, les questions de lignes à faible densité; des tas de choses à ne pas négliger. Par contre, si l'on englobe tout et si on le fait bien, nous croyons que nous sommes suffisamment compétitifs pour pouvoir faire face à la concurrence.

**M. Dionne:** Combien de temps une compagnie d'autobus, par exemple, desservirait-elle une ligne non rentable?

**M. Trotter:** Elles en desservent tous les jours. Cela fait partie des conditions d'obtention de licence. On doit desservir les lignes à faible densité qui ne sont pas toutes rentables en même temps que les lignes à forte densité «les couloirs», ou quel que soit le nom que vous voulez



[Text]

like to call them—which are more profitable. The Quebec government, for example, specifically states in the act that the impact of a licence on one route must look at the impact of that licence and other licences on other routes.

**Mr. Dionne:** I want to go back for a minute to the question of equipment. I referred to the 40-year-old equipment VIA Rail has. VIA Rail also has to pay running rights on the railroads, which I think was a method to hamstring VIA Rail from the very beginning. The railroads had an obligation under Confederation to provide rail passenger service in this country. They were relieved of that responsibility and VIA was established to take over that mandate. Yet they were put in a position where the fees they paid to the railroads were higher than what it cost to maintain the railroads as a result of VIA traffic. They were billed in excess of expenses. That has never been factored into the subsidy for VIA. From the figures I have seen, it would mean VIA would have had a much greater opportunity to reduce its deficit if it had not been gouged by the railroads.

• 1005

**Mr. Trotter:** Perhaps I should indicate to you, Mr. Dionne, that I am a transportation consultant by trade and training, and have been for 20 years. During the course of that 20 years I performed the first audit of VIA expenses on behalf of Transport Canada. That was before my involvement with the bus industry, obviously. Subsequent to that I have been a consultant with CN and CP and I know, I believe, all the ins and outs of railway costing and the charges in relation to railway costs. I can tell you two things. One is that the passenger railway, VIA, is paying the correct amount, and that was reconfirmed by the Canadian Transport Commission and the National Transportation Agency. I can tell you that it is paying an amount that equals the costs and has no contribution above those costs, unlike grain, for example, which has a contribution of 20% above the cost.

**Mr. Dionne:** But you are not answering my question.

**Mr. Trotter:** My point is, sir, that it is paying what the calculated costs are for the amount it wears out the track. That is what that charge is for. You may say that you believe it should be subsidized because you have a perception that the highway industry is subsidized. I am saying to you that not only are they not paying 100% of the cost, but if they were paying, that amount would be the correct calculation of those costs. I have been through those calculations, sir.

**Mr. Dionne:** My question was why should VIA have paid any subsidy to a railroad that was relieved of its responsibility.

**Mr. Trotter:** It was wearing out an asset, sir. It was wearing out the track and roadway of the railway, and that has to be maintained or the train cannot continue to run on it.

[Translation]

leur donner, qui sont plus rentables. Le gouvernement québécois, par exemple, stipule spécifiquement dans la Loi que l'octroi d'une licence sur une ligne doit tenir compte d'autres lignes et d'autres licences.

**M. Dionne:** J'aimerais revenir un instant à la question du matériel. Je disais que le matériel de VIA Rail avait 40 ans. D'autre part, VIA doit payer des droits de circulation sur les voies ferrées, ce qui dès le départ ne pouvait que paralyser cette compagnie. Les chemins de fer avaient depuis le début de la Confédération l'obligation d'assurer le service ferroviaire voyageurs au Canada. On les a déchargés de cette responsabilité en créant VIA. Toutefois VIA a dû payer aux chemins de fer des droits supérieurs à ce qu'il leur en coûte pour entretenir les voies ferrées pour l'utilisation qu'en fait VIA. On lui a fait payer plus qu'il ne fallait. Or, on n'en a jamais tenu compte dans les subventions. D'après les chiffres que j'ai vus, VIA aurait été beaucoup mieux en mesure de réduire son déficit si les chemins de fer ne l'avaient pas escroqué.

**M. Trotter:** Peut-être devrais-je préciser, monsieur Dionne, que je suis ingénieur-conseil spécialisé dans les transports depuis quelque 20 ans. J'ai été chargé par Transports Canada de la vérification des dépenses de VIA. Ceci avant de m'occuper d'autobus, évidemment. J'ai également été conseiller auprès de CN et CP et je crois pouvoir dire que je connais parfaitement tous les différents éléments qui entrent dans l'établissement des coûts des chemins de fer et ce que représentent les frais demandés par rapport au prix de revient. Je puis notamment vous dire deux choses. D'une part, que le transport ferroviaire voyageurs, VIA, paie un montant considéré juste, ce qui a été reconfirmé par la Commission canadienne des transports et par l'Office national des transports. Ce que paie VIA correspond à ce que coûte l'utilisation des voies et rien de plus. Par contre, pour les céréales, la contribution est de 20 p. 100 supérieure au coût.

**M. Dionne:** Mais vous ne répondez pas à ma question.

**M. Trotter:** Je dis simplement que VIA paie pour l'utilisation des voies. C'est ce qui explique les montants qu'elle doit verser. Peut-être pensez-vous que cela devrait être subventionné parce que vous estimez que les routes sont subventionnées, mais je puis vous dire que VIA ne paye pas 100 p. 100 de ce qu'il en coûte mais qu'en plus le calcul des coûts est exact. J'ai examiné ces calculs de près.

**M. Dionne:** Je demandais pourquoi VIA devrait payer une subvention aux chemins de fer qui ont été dégagés de leur responsabilité vis-à-vis des voyageurs.

**M. Trotter:** Il faut tenir compte de l'usure et de l'entretien si l'on veut continuer à faire rouler les trains.

[Texte]

**Mr. Dionne:** More so than if the railroads had continued to operate the passenger rail service?

**Mr. Trotter:** I do not have an ability to go back and change that history, sir. I understand the point you wish to make.

**Mr. Dionne:** Well, I think we have to understand the whole situation before we have a complete picture of it.

**Mr. Trotter:** Perhaps it is not unlike something that might be in Mr. Angus's riding. Suppose we have two laker companies, one that is operating with its own equipment and doing so out of its own pocket and another that is being paid 70% to 72% of its costs from somebody else, a rich uncle, a grandfather. They are supposed to compete fairly with each other, but the one whose costs are so high is only able to operate into Thunder Bay and carry that grain out by laker because of the unreasonable subsidy. That is the kind of fairness or unfairness that we are trying to describe here.

**Mr. Dionne:** We are dealing with VIA Rail now, in my opinion. But there are other subsidies that apply to other modes of transport. It is patently obvious that the system of licensing and tolls, or whatever exists in various parts of the country, does not come anywhere near to paying for the highway system in this country.

**Mr. Trotter:** I will repeat what is in the evidence—two things. If all the buses disappeared tomorrow, what would change in the road system? And if you look at the studies VIA has in their possession, they show little or no subsidy for the road system from the bus. VIA has that information. Ask them about it, it is their data. I am repeating their data that says that the rail system is subsidized 10 to 14 times more than the bus.

**Mr. Dionne:** I am not arguing that point. I am saying that surface travel in this country is subsidized far more heavily by the taxpayer than VIA Rail is.

**Mr. Langlois (Manicouagan):** No way.

**Mr. Trotter:** Sir, attachment 7 is VIA's report data. It says that the bus receives zero subsidy. That is VIA's report: zero subsidy.

**Mr. Keyes:** Is that an indirect subsidy?

**Mr. Trotter:** That is for the roadway usage. That is net subsidy for the roadway. That is costs incurred and revenues derived from that usage.

**Mr. Dionne:** Let me approach it from this point of view, then. What does it cost a bus company for licensing fees for a year for one bus?

**Mr. Trotter:** Mr. Gillis could answer that for a local area, for the Nova Scotia area.

**Mr. Brian Gillis (Vice-President, Canadian Bus Association):** In our area it is approximately \$550 annually in licence fees.

[Traduction]

**M. Dionne:** Plus que si les chemins de fer avaient continué à exploiter le service ferroviaire voyageurs?

**M. Trotter:** Je ne puis changer l'histoire, monsieur. Je comprends ce que vous voulez dire.

**M. Dionne:** Je crois qu'il faut comprendre l'ensemble de la situation si l'on veut bien saisir les choses.

**M. Trotter:** Peut-être est-ce un peu semblable à ce que l'on pourrait avoir dans la circonscription de M. Angus. Supposez que nous ayions deux compagnies de cargos hors mer, l'une qui utilise son propre matériel qu'elle paie elle-même et l'autre dont 70 à 72 p. 100 des frais sont payés par quelqu'un d'autre, un oncle riche, un grand-père. Ces deux compagnies sont censées se concurrencer mais celle dont les frais sont tellement élevés ne peut exploiter le service que jusqu'à Thunder Bay alors que l'autre peut continuer du fait de subventions déraisonnables. C'est le genre de justice ou d'injustice que nous essayons de décrire ici.

**M. Dionne:** Si je ne m'abuse, nous parlons de VIA Rail. Il y a d'autres subventions qui touchent les autres modes de transport. Il est tout à fait évident que le système de permis et de péage ou autre, selon la région dont on parle, ne suffit absolument pas à payer le réseau routier canadien.

**M. Trotter:** Je répéterai deux faits qui ont été prouvés. Si tous les autobus disparaissaient du jour au lendemain, qu'est-ce que cela changerait au réseau routier? Si vous examinez les études réalisées par VIA, elles ne mentionnent pratiquement pas de subventions au réseau routier par les compagnies d'autobus. VIA a ces renseignements. Posez-lui la question, que la compagnie vous réponde. Je vous répète ce qu'elle dit elle-même, à savoir que le transport ferroviaire est subventionné 10 à 14 fois plus que l'autobus.

**M. Dionne:** Je ne conteste pas cela. Je dis simplement que le transport de surface est au Canada beaucoup plus subventionné par les contribuables que VIA Rail.

**M. Langlois (Manicouagan):** Absolument pas.

**M. Trotter:** L'annexe 7 est tirée du rapport de VIA. On y lit que l'autobus ne reçoit aucune subvention. C'est dans le rapport de VIA: aucune subvention.

**M. Keyes:** Est-ce une subvention indirecte?

**M. Trotter:** C'est pour l'utilisation des routes. Il s'agit de subvention nette pour les routes. Ce sont les coûts encourus et les recettes—de cette utilisation.

**M. Dionne:** J'aborderai alors la question sous un autre angle. Combien coûte un permis d'un an pour un autobus?

**M. Trotter:** M. Gillis pourrait répondre pour la Nouvelle-Écosse.

**M. Brian Gillis (vice-président, Association canadienne d'autobus):** Dans notre région, un permis annuel coûte approximativement 550\$.



[Text]

**Mr. Trotter:** And fuel.

**Mr. Dionne:** It is \$550 annually, and you are telling me that that covers all the wear and tear on the highways.

**Mr. Trotter:** No. You did not ask about the fuel tax, sir.

**Mr. Langlois:** Point of order, Mr. Chairman. The witness said what it is in his area. I would like to ask him how much a bus operating across the country pays in licence fees.

• 1010

**Mr. Gillis:** Take, for instance, someone like Greyhound. They would be paying licence fees in several provinces, and it would just depend on what their local jurisdiction was. Our licence fees in Nova Scotia do not include any insurance or anything like that as they do in some provinces. As well, that does not include fuel taxes. We pay substantial fuel taxes provincially for highways.

**Mr. Dionne:** There are fuel taxes, I know, but there are also fuel taxes for VIA Rail.

**Mr. Gillis:** Not in Nova Scotia.

**Mr. Benjamin:** Federal tax?

**Mr. Gillis:** Federal tax possibly. I am not sure on that, but they do not pay provincial fuel tax.

**Mr. Dionne:** In any case—

**The Chairman:** Can you finish this, please.

**Mr. Dionne:** I have one final point, Mr. Chairman. The fact of the matter is, is it not, that VIA had no mandate to be profitable? It was a service oriented thing, whereas other modes of transport, particularly the bus industry, are profit driven. I am not opposed to it being profit driven, but the point is that the two systems are operating under different regimes.

**Mr. Trotter:** Perhaps I could quickly say two things. One is that VIA have said in testimony, many times before the regulatory agency, that they set their prices without regard to cost. I would agree with you that they had no sense of trying to recover their cost, and that was very damaging to the bus industry. But the national transportation policy, which is reproduced here as attachment 3, says:

It is hereby declared that a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs. . .

We have here the lowest cost system, and people say: I know that is lowest cost. I know that is the national transportation policy. I do not want to talk about that. I know that the bus serves—if you look at the maps—four

[Translation]

**M. Trotter:** Plus le carburant.

**M. Dionne:** Cinq cents dollars par an et vous me dites que cela couvre toute l'usure des routes.

**M. Trotter:** Non. Vous n'avez pas demandé ce que représentait la taxe sur les carburants, monsieur.

**M. Langlois:** J'invoque le Règlement. Le témoin a déclaré ce que coûtait un permis dans sa région. J'aimerais savoir ce que paie un autobus qui circule dans tout le pays.

**M. Gillis:** Prenez par exemple une compagnie comme *Greyhound* qui détient des permis dans plusieurs provinces. Les montants varient selon la province. En Nouvelle-Écosse, le permis ne comprend pas l'assurance ni quoi que ce soit d'autre, contrairement à d'autres provinces, comme la taxe sur le carburant, par exemple. Cette taxe provinciale est très chère.

**M. Dionne:** Je sais qu'il y a une taxe sur le carburant mais il y en a également pour VIA Rail.

**M. Gillis:** Pas en Nouvelle-Écosse.

**M. Benjamin:** Pas de taxe fédérale?

**M. Gillis:** Fédérale, peut-être. Je ne suis pas certain mais VIA ne paie pas de taxe provinciale sur le carburant.

**M. Dionne:** En tout cas—

**Le président:** Pourriez-vous en finir, s'il vous plaît.

**M. Dionne:** Une dernière question, Monsieur le président. La réalité reste, n'est-ce pas, que VIA n'a jamais eu pour mandat de réaliser des bénéfices? On lui a demandé d'offrir un service alors que pour d'autres modes de transport, en particulier pour l'autobus, ce sont les bénéfices qui comptent. Je ne suis pas contre l'idée de bénéfices mais il faut comprendre que les deux régimes sont différents.

**M. Trotter:** Deux commentaires en vitesse. D'une part VIA a déclaré très souvent devant l'organisme de réglementation que la compagnie fixe ses prix sans s'occuper de ses coûts. Je conviens donc avec vous qu'elle n'a jamais essayé de recouvrer ses coûts et que cela a été tout à fait désastreux pour les autobus. Toutefois, la politique nationale de transport, dont vous trouverez un extrait à l'Annexe 3, stipule:

Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins. . . En matière de transports. . .

Nous avons là le système le moins coûteux et tout le monde l'admet. Je sais que c'est la politique nationale des transports. Ce n'est pas ce dont je veux parler. Je sais que l'autobus dessert, si vous regardez les cartes, quatre fois

*[Texte]*

times as many places where the train does not run. I do not want to look at that either. Now, let us talk again, they keep saying.

**The Chairman:** We are just a little over schedule. Mr. Dionne was perhaps not happy with my interjection, but he was on a point and perhaps—

**Mr. Dionne:** I am never unhappy with the chairman, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I appreciated the point as you developed it, but I lost the question which I thought you were going to ask. You have all these figures, Mr. Trotter. We were talking about getting across the country, how you get from Halifax to Toronto and all that. Do you have a figure that is the average distance travelled per passenger?

**Mr. Trotter:** Again, it varies by company.

**The Chairman:** I see.

**Mr. Trotter:** You could derive it by looking—

**The Chairman:** You can do anything with figures.

**Mr. Trotter:** You can look at the Transport Canada data, but it would probably be in the order of about 250 miles, which in kilometers, I guess—

**The Chairman:** Oh, do not get us into that!

**Mr. Trotter:** —is about 340.

**The Chairman:** Okay, whatever. Thank you very much.

**Mr. Angus:** Mr. Trotter, Mr. Gillis, let me start by saying this is not a debate about whether it should be buses or rail transportation. My colleague and I believe strongly in a multi-modal for hire transportation network in the country, and buses are a very important component of that.

Having said that, the rest may sound a bit more negative, but it is not the intention because we are here looking at VIA Rail and the future.

I want to talk a bit about the whole question of whether or not the bus industry is subsidized. I am not going to go back over the stuff that Mr. Dionne has just raised in terms of whether you pay enough fuel taxes, the licence fees and the price in some provinces of getting a licence, which is totally different from what the government has as a price tag. It is a fact that you are a regulated industry and that, by the very nature of your regulation, even given that part of that is a forced cross-subsidization, the light revenue routes, the light traffic routes, are subsidized by the heavily travelled ones.

Is it not fair to say that you are given, in effect, a monopoly, that you are provided protection by the state, in this case by the provincial governments, to have a reasonable level of return for your operation? That is the price that we pay as consumers in terms of fares and what have you. Is that not a form of subsidy that is different from the other but is still very real? When we get into this game of comparing VIA versus bus, we may never be able

*[Traduction]*

plus de localités que le train. Cela non plus, cela ne les intéresse pas. Et ils veulent qu'on continue à discuter.

**Le président:** Nous avons un peu dépassé l'heure. M. Dionne n'était peut-être pas très content que j'intervienne mais il avait commencé—

**M. Dionne:** Je ne suis jamais mécontent du président, monsieur le président.

**Le président:** Je suivais votre raisonnement mais j'ai tout d'un coup perdu la question que je pensais que vous alliez poser. Vous avez des tas de chiffres, monsieur Trotter. Tout à l'heure, nous parlions de traverser le pays, d'aller de Halifax à Toronto, etc. Avez-vous un chiffre sur la distance moyenne parcourue par Voyageur?

**M. Trotter:** Là encore, cela varie selon les compagnies.

**Le président:** Bien.

**M. Trotter:** Vous pourriez l'obtenir en considérant—

**Le président:** On peut faire n'importe quoi avec les chiffres.

**M. Trotter:** Vous pouvez regarder les données de Transport Canada mais cela représente probablement 250 milles, ce qui en kilomètres, signifie—

**Le président:** Oh, ne nous entraînez pas là-dedans!

**M. Trotter:** —c'est à peu près 340 kms.

**Le président:** Bien, peu importe. Merci beaucoup.

**M. Angus:** Messieurs Trotter et Gillis, la question ne doit pas être un choix entre l'autobus et les transports ferroviaires. Mon collègue et moi croyons beaucoup à un réseau de transport multi-modal pour le Canada et les autobus en sont un élément très important.

Cela dit, le reste de mes propos sera peut-être un plus négatif bien que ce ne soit pas mon intention mais notre sujet est l'avenir de VIA Rail.

J'aimerais revenir sur toute la question des subventions dont bénéficient les autobus. Je ne reviendrai pas sur le terrain déjà couvert par M. Dionne quant à la taxe sur le carburant, au prix des permis dans certaines provinces, car ces chiffres sont totalement différents de ceux que présente le gouvernement. Il est vrai que votre secteur est réglementé et que, de ce fait, même s'il s'agit là partiellement d'un interfinancement imposé, les lignes à faibles recettes, les lignes à faible densité, sont subventionnées par les lignes à forte densité.

Ne peut-on dire qu'en fait vous avez un monopole, vous êtes protégé par l'État, dans ce cas par les gouvernements provinciaux, afin de pouvoir exploiter le service en réalisant des bénéfices raisonnables? C'est ce qu'il en coûte aux consommateurs sous forme de tarifs, etc. N'est-ce pas une forme de subvention, un peu différente de l'autre, mais néanmoins très réelle? Si l'on veut s'amuser à comparer VIA et l'autobus, on n'y



[Text]

to compare because they operate under different sets of rules and have different requirements.

[Translation]

arrivera peut-être jamais parce que les règles sont différentes dans les deux cas et parce que les exigences sont également différentes.

• 1015

**Mr. Trotter:** I will take your construct in terms of the monopoly and say first of all that in certain lanes there is only one bus company operating. In that sense we have, if you like, a modal or technological monopoly, but you also know that we carry only 3% or 4% of passengers on many of those lanes. There is something else out there, such as airplanes, such as VIA and such as automobiles, carrying the rest of the people. We certainly do not have a monopoly on carrying people.

**Mr. Angus:** True, but within the bus industry you do.

**Mr. Trotter:** Within the bus industry, it varies route by route. There are some routes that you are probably aware of, Toronto to North Bay or Toronto to Sudbury, that have two or three carriers on them today. Calgary to Edmonton is another example.

**Mr. Angus:** But those are based on the decision by, in Ontario's case, the Ontario Highway Transport Board recognizing that there is sufficient volume of passenger loads on those routes to sustain competition.

**Mr. Trotter:** Yes, sir, but all three carriers remain regulated on that route. The fares remain regulated to a greater or lesser degree in each jurisdiction.

I understand the point you would want to make about some sort of implied subsidy. I do not think the industry, however, benefits from any implied subsidy in the sense that it covers its costs. It loses money. It does not always make money, it loses money. It is subject to the vagaries of the marketplace. Price increases affect the bus industry, like everybody else. And traffic volume, VIA puts in a half-price fare all of a sudden and a whole bunch of passengers disappear. So the companies are affected by the marketplace and lose money as well as make money. They are not insulated.

It is not like a local telephone exchange, for example, where you have no other alternative and everybody has the same telephone company. That is why you have those kinds of regulated rates. It is simply an environment in which there is regulation; so far it seems to work.

**Mr. Angus:** You talked earlier in your presentation—they are not my words—about the need for a level playing field. You do not mind if the rules are the same in terms of who gets what benefit from the taxpayers.

**M. Trotter:** J'aimerais revenir sur ce que vous avez dit au sujet du monopole. Dans certains cas, une compagnie de transport par autobus dessert seule certaines lignes. Ainsi, nous avons dans une certaine mesure un monopole quant au mode de transport; cependant, il ne faut pas oublier que dans certains cas nous ne transportons que 3 à 4 p. 100 des voyageurs. Les autres voyagent en avion, en train avec VIA Rail ou en voiture. Nous n'avons certainement pas le monopole du transport des voyageurs.

**M. Angus:** C'est vrai, mais vous exercez un monopole au sein du transport par autobus.

**M. Trotter:** Pour ce qui est du transport par autobus, ça dépend du service. Il existe certains services, que vous connaissez sans doute, comme les lignes Toronto North Bay ou Toronto Sudbury, où deux ou trois transporteurs se font concurrence. Il en va de même pour la ligne Calgary Edmonton.

**M. Angus:** Il s'agit là de décisions, dans le cas de l'Ontario, de la Commission des transports routiers de l'Ontario qui avait reconnu qu'il y avait suffisamment de voyageurs pour que ce genre de concurrence soit viable.

**M. Trotter:** C'est vrai, mais il y a quand même réglementation de ces trois transporteurs pour ce service. Les tarifs sont tous réglementés dans une mesure plus ou moins grande dans chaque province.

Je vois où vous voulez en venir: suggérer une subvention «camouflée». Je ne crois cependant pas que notre secteur profite de ces subventions car elles ne permettent certainement pas de rentrer dans les frais. Nous avons un déficit. Nous ne réalisons pas toujours des profits. Cela dépend du marché. L'augmentation des prix touche le secteur du transport par autobus, comme n'importe quel autre secteur. Pour ce qui est du volume, VIA offre des demi-tarifs sans préavis et nous perdons beaucoup de clients. Ainsi les compagnies doivent faire face à la concurrence et ne réalisent pas toujours des profits. Elles perdent parfois de l'argent. Nous ne sommes pas à l'abri.

Ce n'est pas comme un service téléphonique local, par exemple, où vous n'avez pas d'autre solution de rechange et que tout le monde doit utiliser le même service. C'est pourquoi il y a des services réglementés. Il s'agit simplement d'un milieu où il existe une certaine réglementation. Jusqu'à présent, cela semble être assez efficace.

**M. Angus:** Pour reprendre vos termes, vous avez parlé un peu plus tôt du besoin pour tous les intervenants de respecter les mêmes règles du jeu. Vous voulez que tous les intervenants aient le même accès à l'argent des contribuables.

[Texte]

There is a very real difference between VIA and the bus companies. VIA has to rent its roadbed from CN and CP. Bus companies utilize the roadbed that is provided by the public, by the taxpayer, provincially in some cases, in some cases federally, and in some cases municipally. Yes, there is the excise tax, the federal fuel tax, and the licence fees, which may or may not compensate for the impact. Let us not get into that.

VIA, on the other hand, does pay about \$12 million worth of fuel tax across the country. Would a level plane that would be acceptable to the bus industry be that roadbeds are treated the same, that rail passengers be taxed the same way and licensed the same way as the bus companies? Is that another alternative as opposed to what everybody seems to be approaching, that we just have to cut the amount of money going directly into VIA's operating expenses?

**Mr. Trotter:** If I understand your question correctly, to the extent that part was more equal, that would be a better situation than where it is not equal. I would say, however, that I believe that VIA is paying the correct amount for the use of the roadbed. They are not paying anywhere near the total cost of any one stretch of track, except in isolated circumstances where they ask for a switch to be put in or something. The freight railways are still absorbing all the fixed costs of that trackage and they are only charging for the variable usage, the amount they wear out by running over the track. You could back that number out, and I said in this presentation, even if that were free, it would not make the subsidy change enough to make it a fair world.

Suppose the subsidy decreased by 5% or 7%. You would knock \$35 million to \$40 million off \$650 million. There is still a huge subsidy there that results in unfair competition. Going part way would make it better; it would not make it right.

**Mr. Angus:** Let me turn to the whole question of ridership. It was interesting, you used the figure of 50 million passengers.

**Mr. Trotter:** Yes, sir.

**Mr. Angus:** Now, the minister and the VIA documents have said consistently that 3% of intercity ridership is on the train. We have had varying figures of 4% to 5% on bus, and 7% on air. If the 3% is equal to the 6.5 million passengers, then the 4% to 5% must be equal to somewhere between 9 and 11 million passengers; that is, between 9 and 11 million people who use the buses in this country between cities—that is the government figure—yet you are saying you have 50 million passengers. I assume we are talking about passenger trips in all of these cases. Is the government that badly wrong on those figures?

[Traduction]

Il existe une différence réelle entre VIA Rail et les compagnies de transport par autobus. VIA doit louer la plate-forme de ses voies aux CN et CP. Les compagnies d'autobus se servent de la route payée par les contribuables, sous forme de taxe provinciale, parfois fédérale et parfois encore municipale. La taxe d'accise, la taxe fédérale sur les carburants, les droits de permis, peuvent dans une certaine mesure peut-être compenser. Mais passons!

Cependant, VIA Rail paye environ 12 millions de dollars en taxe sur les carburants d'un bout à l'autre du pays. Est-ce que pour que les règles du jeu soient les mêmes, les compagnies d'autobus seraient disposées à ce que les plates-formes soient traitées de la même façon, que le transport par rail soit traité de la même façon et que des permis soient délivrés? Est-ce que c'est une solution de rechange à ce que propose tout le monde, soit de réduire l'argent versé directement à VIA Rail pour ses frais d'exploitation?

**M. Trotter:** Si j'ai bien compris votre question, cette solution serait préférable à une situation où il n'y a vraiment aucune équité. Cependant je crois que VIA paie les montants appropriés pour l'utilisation de la plate-forme. Le montant à payer n'est certainement pas aussi élevé que le coût total d'un tronçon, sauf dans des circonstances particulières où VIA demanderait qu'on installe un système d'aiguillage ou quelque chose du genre. Les transporteurs ferroviaires de marchandises absorbent toujours tous les frais fixes de ces voies et demandent aux utilisateurs de payer pour l'usure du matériel. Même si ce coût disparaissait, même si l'utilisation des voies était gratuite, les subventions ne changeraient pas de façon suffisante pour rendre les choses vraiment équitables.

Si la subvention diminuait de 5 ou 7 p. 100, cela permettrait de retrancher 35 à 40 millions du montant de 650 millions de dollars. Il existerait toujours une subvention fort importante et donc une concurrence injuste. Cela représenterait une certaine amélioration, mais cela ne réglerait vraiment pas le problème de l'inéquité.

**M. Angus:** J'aimerais passer à la question des voyageurs. Vous avez parlé de 50 millions de voyageurs.

**M. Trotter:** C'est vrai.

**M. Angus:** Selon le ministre, et d'après les documents présentés par VIA Rail, 3 p. 100 des trajets interurbains se font en train. D'après d'autres chiffres 4 à 5 p. 100 se font en autobus et 7 p. 100 par avion. Si ces 3 p. 100 représentent 6,5 millions de voyageurs, 4 à 5 p. 100 en représentent entre 9 millions et 11 millions. C'est-à-dire que de 9 à 11 millions de gens voyagent en autobus sur des lignes interurbaines—c'est du moins ce que dit le gouvernement—; or, vous dites que vous desservez 50 millions de voyageurs. Les chiffres du gouvernement pourraient-ils être tellement erronés?



[Text]

[Translation]

• 1020

**Mr. Trotter:** May I answer perhaps in two stages. First of all, I re-did the arithmetic in the government's presentation. I think their number of nearly 3% is actually less than 2% for rail. I was looking at those ratios and they did not quite make sense. It is actually less than 2% if you do the ratios. So it is less than 2% versus something like 7.5% for bus.

**Mr. Angus:** But still, that would not account for 50 million.

**Mr. Trotter:** The StatsCan number is 23 million versus 6.4 million for rail—23 million for the 20 largest bus companies for scheduled intercity and rural passengers.

**The Chairman:** What year?

**Mr. Trotter:** That was for 1988. That is reproduced as that chart in the material that was distributed at the time of the government announcement. These Statistics Canada data are correct.

The point I was trying to draw out in the analysis was that it is only scheduled passengers and it is only for the 20 largest companies. There are, in fact, 52 smaller companies. For example, there is a company up in Thunder Bay that just has one run from Thunder Bay to Duluth.

**Mr. Angus:** Turner Bus Lines.

**Mr. Trotter:** Yes. They are not showing up in the 20 carrier data, but if you take all the data, you get 23 million. That does not include any of the tour or charter passengers. We are saying that if you add that in, it is more like 50 million.

**Mr. Angus:** Once again, it is a question of using information from various sources. I gather the 6.4 to 6.5 million is a direct VIA passenger count versus the rest, which is StatsCanada information.

**Mr. Trotter:** I believe you would get the same number if you asked Statistics Canada what the intercity passenger was provided by VIA. Of course the issue here is not, should we rationalize BC Rail in the process of rationalizing VIA; it is a question of VIA versus everything else. So we should not be looking at how many other passengers there are on passenger rail of any sort elsewhere in Canada.

**Mr. Angus:** We have seen a number of documents that have indicated that when something happens to VIA Rail that reduces their passenger volumes—the specific case in point was the increase a number of years ago in the rates. Not only did VIA lose about 770,000 odd passengers as a direct result of that pricing policy, but the bus companies lost considerably as well. I would like you to comment on what you see as the relationship between VIA raising its

**M. Trotter:** Je signalerai deux choses: tout d'abord, j'ai refait les calculs présentés par le gouvernement. Je crois que ce chiffre de près de 3 p. 100 devrait être de 2 p. 100 pour le secteur ferroviaire. Les chiffres ne sont pas exacts. Si vous refaites les calculs, le taux pour le secteur ferroviaire est de moins de 2 p.100, alors que pour le secteur du transport par autobus il est d'environ 7,5 p. 100.

**M. Angus:** Le fait demeure que cela ne représente pas 50 millions de voyageurs.

**M. Trotter:** D'après Statistique Canada, il s'agit de 23 millions pour le transport par autobus et 6,4 millions pour le transport ferroviaire—23 millions de voyageurs pour les 20 plus grosses compagnies d'autobus pour le transport rural et le transport régulier interurbain.

**Le président:** En quelle année?

**M. Trotter:** En 1988. Ces statistiques ont été présentées sous forme de tableaux par le gouvernement lorsqu'il a annoncé son programme de réduction des services de VIA Rail. Ces données fournies par Statistique Canada sont exactes.

J'essaie simplement de dire qu'il s'agit exclusivement du transport régulier pour les 20 compagnies seulement les plus importantes. De fait, il existe 52 plus petites compagnies. Par exemple, il existe une compagnie à Thunder Bay qui n'offre qu'un seul trajet de Thunder Bay à Duluth.

**M. Angus:** Il s'agit de *Turner Bus Lines*.

**M. Trotter:** C'est exact. Les données touchant cette compagnie ne figurent pas dans les données sur les 20 plus importants transporteurs, mais si vous tenez compte de tous les chiffres, on arrive à 23 millions. Ce chiffre n'inclut pas les voyages nolisés ou organisés. Si vous en tenez compte le chiffre passe à 50 millions.

**M. Angus:** Encore une fois, il s'agit de se servir des renseignements fournis par diverses sources. Je suppose que ces 6,4 à 6,5 millions de voyageurs représentent le décompte exact de VIA alors que les autres chiffres proviennent de Statistique Canada.

**M. Trotter:** Je crois que vous obtiendriez les mêmes chiffres si vous demandiez à Statistique Canada combien de voyageurs interurbains se servent des services de VIA Rail. Évidemment, on ne se demande pas s'il faudrait assurer la rationalisation de BC Rail simplement parce qu'on procède à la rationalisation de VIA Rail. On compare plutôt VIA aux autres services en général pas seulement aux services ferroviaires.

**M. Angus:** D'après divers documents, lorsque le nombre de clients de VIA Rail diminue pour diverses raisons—il y a quelques années l'augmentation des tarifs par exemple—à l'époque VIA a perdu environ 770,000 passagers en raison de la politique d'établissement des prix—les compagnies de transport par autobus en perdent également. J'aimerais que vous me disiez s'il existe d'après vous un rapport entre l'augmentation des prix de VIA

[Texte]

prices, or VIA losing passengers and the impact on rail, and to ask you whether you think it is realistic to expect that, given the 51% reduction in VIA's services, you will get anything more than what the government suggests, which is just filling existing empty seats.

**Mr. Trotter:** Yes, and if you look at the last three pages of the material I handed to you, which is a news release from Greyhound, you will see what they are proposing to put in place come January 8. If you look, you will see a comparison. Let us take the Sudbury-White River where VIA is going from 10 to 3; the bus is going from 28 to 35 departures. That is up in northern Ontario.

**Mr. Angus:** Let us use matching numbers, though. By 10 departures, do you mean 10 trains or 10 cars?

**Mr. Trotter:** Sir, that is 10 departures.

**Mr. Angus:** Which really means 10 trains leaving.

**Mr. Trotter:** Yes. It is important to recognize when it says 28 departures here—these are actually round trips, so it is 56 departures. It is important to recognize that the bus industry is not like the rail industry. A train leaves the station from Halifax-Toronto, wherever it is and the number of cars on that train was decided days ago, if not longer. In the bus industry they just keep rolling buses up to take the people that are there. I mentioned an example of 12 midnight, I think it was a May 24 weekend, when Voyageur had to send 17 extra buses for one departure time. So when you look at a schedule and you see 19 departures a day, every hour on the hour, 19 departures, it is not just 19 buses. You could, in fact, see 105 buses going down the road.

**Mr. Angus:** Well, Mr. Trotter, there are those on this side who argue that we should be able to do that with VIA Rail.

**Mr. Keyes:** Exactly.

**Mr. Angus:** Just to make the point, though, this committee has had before this problem with numbers and of comparing apples and oranges. Yes, on one hand it is fair to say the number of departures, but to really provide a proper comparison. . . That Sudbury-White River run—the difference between 10 trains and 28 buses does not necessarily compute. For 10 trains there is probably a total of 70 cars, 100 cars, or whatever. So if you are going to do your own self justice, you have to use the same kinds of comparison.

• 1025

**Mr. Trotter:** Let us use Prince George to Prince Rupert, then, to satisfy that. There is no change in the two

[Traduction]

Rail et la diminution du nombre de voyageurs, ainsi que l'incidence sur le secteur du transport ferroviaire. Pensez-vous qu'il est réaliste de croire qu'avec une réduction de 51 p. 100 des services de VIA le nombre de voyageurs augmentera comme le laisse entendre le gouvernement. D'après ce que vous avez dit, vous aurez simplement des voyageurs pour occuper les sièges normalement vacants.

**M. Trotter:** C'est vrai. Si vous étudiez les trois dernières pages du document que je vous ai remis, soit un communiqué de Greyhound, vous constaterez ce qu'il se propose d'offrir à partir du 8 janvier. Vous pouvez faire la comparaison. Prenons le service Sudbury-White River où VIA offrira trois départs plutôt que 10. Les départs en autobus passeront de 28 à 35. Il s'agit du nord de l'Ontario.

**M. Angus:** Comparons ces chiffres. Quand vous parlez de 10 départs, vous voulez dire 10 trains ou 10 wagons?

**M. Trotter:** Il s'agit de 10 départs.

**M. Angus:** Ce qui veut dire que 10 trains quittent la gare.

**M. Trotter:** C'est exact. Il importe de comprendre que lorsque nous employons l'expression 28 départs—il s'agit habituellement de voyages aller-retour, donc 56 départs. Il faut comprendre que le secteur du transport par autobus n'est pas comme le transport ferroviaire. Un train quitte la gare pour faire le trajet Halifax-Toronto, et nous savons que le nombre de wagons sur ce train a été décidé il y a déjà belle lurette. Pour le transport par autobus, on continue à ajouter des autobus jusqu'à ce qu'il n'y ait plus personne qui attende. J'ai donné l'exemple du service de minuit. Je crois qu'il s'agissait du week-end du 24 mai, et à ce moment-là Voyageur a dû ajouter 17 autobus pour la même destination. Lorsque vous étudiez un horaire et que vous voyez qu'il y a 19 départs par jour, chaque heure à l'heure pile, 19 départs, cela ne veut pas nécessairement dire seulement 19 autobus. Par exemple, il pourrait y avoir 105 autobus.

**M. Angus:** Monsieur Trotter, certains des députés de ce côté-ci de la table soutiennent qu'on devrait pouvoir faire la même chose avec VIA Rail.

**M. Keyes:** C'est vrai.

**M. Angus:** Je dois admettre que le Comité a déjà eu certains problèmes lorsque vient le temps de comparer des statistiques comme s'il s'agissait de pommes et d'oranges. Il est vrai, que d'un côté il est juste de parler de «départs», mais pour vraiment offrir une bonne comparaison. . . Prenons le service de Sudbury à White River—on ne peut pas nécessairement comparer 10 trains à 28 autobus. Dix trains, cela fait vraisemblablement 70 wagons ou même 100 wagons. Alors, si vous voulez faire de vraies comparaisons, il ne faut pas mélanger torchons et serviettes.

**M. Trotter:** Prenons la ligne Prince George à Prince Rupert, dans ce cas-là. Rien n'est changé là. Nous faisons



[Text]

environments. We have three round trips by train. If my memory serves me, there are two coaches and a baggage car on that train, and a locomotive when it heads out to the coast. How many seats would you like that to be, with two coaches on the rail?

**Mr. Benjamin:** About 170.

**Mr. Trotter:** Say 150, 160.

**Mr. Benjamin:** They are 85-seat coaches.

**Mr. Trotter:** So 170.

We have 14 buses leaving on round trips. So 14 buses on that would have about 560 seats.

**Mr. Angus:** And you are showing no change?

**Mr. Trotter:** That is right. That is a remote route. VIA is staying the same.

If you look at a route like Edmonton to Vancouver, where it is decreasing from 7 round-trips to 3, instead of 42 the bus industry is going to send out 56 round trips.

**Mr. Angus:** I appreciate that is what the industry is planning to do. What documentation or what studies do you have to show you will actually get the passenger load? All the studies we have seen, including the government's, suggest the vast majority of the displaced passengers from VIA will go by car. They will not go by bus, they will not go by air.

**Mr. Trotter:** We can only say we are in the business of providing service, and our interest is in providing better and more service all the time. The industry will be undertaking additional marketing, additional advertising. Part of the reason it has been unable to do so until now has been the existence of VIA and its massive advertising budgets and unreasonable price decreases.

**Mr. Angus:** You did not deal with my question, though, of the historical. . . When VIA raised its prices in the past, it was not just VIA that lost passengers, it was the bus industry.

**Mr. Trotter:** I am not aware of a calculation that shows that when VIA raised their prices, the bus industry lost passengers. I am aware of the opposite calculation. The problem has always been how closely you can link those two events when you do comparable periods. It was precisely for that reason that the National Transportation Agency last year found it would be unreasonable for VIA to decrease its prices in the corridor Ottawa-Toronto and Ottawa-Montreal: there is an effect when VIA makes a price change.

How many can the bus industry guarantee it gets as a result of the change-over? That is going to be a matter of how good the industry is and how well it takes up the challenge of available passengers.

**Mr. Fontana (London East):** I must tell our witnesses right off the bat that I am not very impressed.

[Translation]

trois aller-retours en train. Sauf erreur, ce train comporte deux voitures voyageurs et un fourgon à bagages ainsi que la locomotive lorsqu'il va vers la côte. Alors, combien cela fait-il de sièges à votre avis?

**M. Benjamin:** Environ 170.

**M. Trotter:** Disons 150, 160.

**M. Benjamin:** Ces voitures comptent 85 sièges.

**M. Trotter:** Bien, disons 170.

Nous, nous avons 14 autocars qui font l'aller-retour, ce qui fait environ 560 places.

**M. Angus:** Et cela ne changera pas?

**M. Trotter:** Non, c'est une ligne qui est considérée comme desservant une région éloignée. Rien ne changera chez VIA.

Pour ce qui est de la liaison Edmonton-Vancouver, le train ne fera l'aller-retour que trois fois au lieu de sept fois, et nous, nous ferons l'aller-retour 56 fois et non plus 42 fois.

**M. Angus:** Je comprends ce que les compagnies d'autocars entendent faire. Avez-vous fait des études qui vous permettent de croire que le nombre de voyageurs va augmenter? D'après toutes les études que nous avons vues, y compris celles du gouvernement, la plupart de ceux qui ne pourront plus prendre le train emprunteront leur voiture. Ils ne prendront ni l'autocar, ni l'avion.

**M. Trotter:** Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous sommes des prestataires de services, et qu'il est dans notre intérêt d'améliorer et de multiplier ces services en tout temps. Notre secteur organisera une campagne de publicité et de commercialisation à cet effet. S'il n'a pas pu le faire jusqu'à présent, c'est parce que VIA consacrait des sommes d'argent considérables à la publicité et diminuait ses prix de façon excessive.

**M. Angus:** Vous n'avez cependant pas répondu à ma question. . . Lorsque VIA a augmenté ses tarifs par le passé, elle n'était pas la seule à perdre des voyageurs, les compagnies d'autocars en ont perdu aussi.

**M. Trotter:** Ce n'est pas ce que j'ai pu constater. Je crois que c'est plutôt le contraire. Nous avons toujours pu établir que ces deux phénomènes sont étroitement liés lorsqu'on compare des périodes comparables. C'est précisément pour cette raison que l'Office national des transports a estimé l'année dernière que VIA ne devrait pas diminuer ses tarifs sur la ligne Ottawa-Toronto et Ottawa-Montréal. Lorsque VIA modifie ses tarifs, des répercussions se font bel et bien sentir.

Combien de voyageurs supplémentaires les compagnies d'autocars transporteront-elles à la suite de tous ces changements? Cela dépendra des compagnies d'autocars elles-mêmes, de leur efficacité à attirer ces voyageurs.

**M. Fontana (London Est):** Je voudrais vous dire d'emblée que je ne suis pas très convaincu.

## [Texte]

Obviously you have a vested interest in seeing the demise of VIA, and therefore you paint a very gloomy picture for passenger rail service and VIA. It seems to me at every opportunity you take that opportunity to run down the system as being unfair competition to you in a number of ways.

You just said you cannot compete with their great marketing campaign. Well, I am one who believes perhaps their marketing campaign in fact has failed. There has been a "de-marketing" campaign in VIA for the past year or year and a half.

I am not convinced at all. Nothing would suit you better, of course, than to see the demise of VIA. You have been saying that for a long time, and you hang your whole argument on this "unfair" subsidy. One can appreciate, and I am sure the mandate. . . and I think my colleague talked about the mandate of VIA. Right from 1977, and even before, with CN and CP, the mandate was to provide a passenger rail service to this country, with a different mandate, obviously, from government. You said you have done studies for CN and CP; you have worked for them, you have worked for Transport Canada. Let us face it, their mandate was not the mandate for a bus company, for instance, to do certain things. If your industry were straddled with \$45 million in social costs for the remote areas, you would not like it either, would you? But they have to put up with it, because that is what they have been told by the government to do.

I want to ask you a question, because it gets to the root of my concern about your whole presentation, which is not to talk about how good bus transportation is in the multi-modal environment we need in this country, but it is essentially to get rid of one of your competitors, because that competitor services the same people you say you like to serve: low-income groups, the unemployed, housewives, students, children, senior citizens. That is the group you are doing.

• 1030

I want to know, based on your own figures of 50 million passengers you are carrying—and I doubt that figure because we have had figures that do not indicate that at all, really—and if you were to believe VIA was carrying only 6.5 million. . . If you completely get rid of VIA, obviously people are going to go to vehicles, to airplanes. Some may very well come, but that would only represent anywhere from 8% to 10% more to your whole system, based on your 50 million.

Now, are you telling me that 8% or 10% more on your buses is really going to cause either some great things to happen to the bus industry or that this 8% or 10% presently is killing the bus company? You seem to be making the point that VIA is really causing the bus industry some problems, and yet by virtue of the same passenger-carrying capacity, it is really going to have a minimal effect on your bus operations.

## [Traduction]

Il est manifestement dans votre intérêt que VIA soit démantelé et vous peignez donc un tableau très sombre des services offerts aux voyageurs par VIA. Il me semble que vous saisissez toutes les occasions qui vous sont données pour brandir le spectre de la concurrence déloyale.

Vous venez de dire que vous ne pouvez pas orchestrer les mêmes campagnes de commercialisation que VIA. Et bien, je suis de ceux qui croient que sa campagne de commercialisation a été un véritable échec. Depuis 12 à 18 mois, VIA se «décommercialise».

Je ne suis pas du tout convaincu. Le démantèlement de VIA Rail vous réjouirait, c'est manifeste. Vous n'avez cessé de le répéter, et tous vos arguments tournent autour de cette subvention «injuste». Mon collègue, je crois, a parlé de la mission qui avait été confiée à VIA Rail. À partir de 1977, et même avant, le CN et le CP avaient pour mission d'assurer le transport des voyageurs de ce pays, leur mandat étant différent, c'est manifeste, de celui du gouvernement. Vous dites avoir effectué des études pour le compte du CN et du CP; vous avez travaillé pour ces deux compagnies ainsi que pour le ministère des Transports. Mais soyons honnêtes, le mandat des compagnies ferroviaires n'était pas celui des compagnies d'autocars. Si votre secteur devait desservir les régions éloignées de ce pays à un coût de 45 millions de dollars, cela ne vous plairait pas non plus, n'est-ce pas? Mais les compagnies ferroviaires n'ont pas eu le choix, parce que c'est ce qui leur avait été imposé par le gouvernement.

Je voudrais vous poser une question, parce que c'est ce qui me préoccupe le plus à propos de votre exposé; vous ne cherchez pas à prouver que le transport par autocars sert bien l'environnement multi-modal dont nous avons besoin dans ce pays, mais à vous débarrasser d'un de vos concurrents, car ce dernier dessert la même clientèle que vous aimeriez bien accaparer: les groupes à revenus modestes, les chômeurs, les femmes au foyer, les étudiants, les enfants, les personnes âgées. Voilà les catégories sociales qui vous intéressent.

Je voudrais savoir, et d'après ce que vous dites, vous transportez 50 millions de personnes—permettez-moi de douter de ce chiffre quand d'après les statistiques que nous avons vues, nous sommes loin du compte—si vous pensez que VIA Rail ne transportait que 6,5 millions de voyageurs. . . Si VIA Rail est complètement démantelée, certains opteront pour la voiture ou l'avion. D'autres prendront peut-être l'autocar, mais cela ne représenterait qu'une augmentation de 8 p. 100 à 10 p. 100

Essayez-vous de me faire croire que cette augmentation de 8 p. 100 ou 10 p. 100 va complètement révolutionner l'industrie de l'autocar ou que ces 8 p. 100 ou 10 p. 100 sont en train d'acculer les compagnies d'autocar à la faillite? Vous semblez dire que VIA Rail met des bâtons dans les roues des compagnies d'autocar et pourtant vous dites que cela n'aura qu'un effet minime sur ces mêmes compagnies.



[Text]

**Mr. Trotter:** Thank you for the opportunity to answer the question. Let me say first that trying to get the actual total count is a difficult process. If you think 50 million is wrong and it should be 49.7 million, I am quite willing to adjust those kinds of numbers because it is—

**Mr. Fontana:** No, I do not want you adjusting anything. I want you to prove to us that this is what you have.

**Mr. Trotter:** Can I answer the question, please? The 22.9 million is a number everybody agrees to. It is a Statistics Canada number; the companies submit the data. That represents the scheduled passengers on 20 bus companies. That number is not in dispute.

**Mr. Fontana:** Then why put 50 million down?

**Mr. Trotter:** Just so that you get a total picture about the nature of the operation of the industry. We will deal with the 22.9 million if that will make you more comfortable.

**Mr. Fontana:** It is not going to make me more comfortable; I just—

**The Chairman:** Let him answer, Mr. Fontana. You threw out the provocative question, and he should have the chance to answer.

**Mr. Trotter:** The 22.9 million people are the regularly scheduled passengers for the 20 largest carriers. That would equate to the companies that generally are paralleling VIA routes, because they are the large carriers we know about: Greyhound, Voyageur, Acadian.

Now, we are saying there are four times as many bus passengers as rail. First of all, we are not trying to get rid of VIA; we are simply saying: make them play by the same rules as the rest of us have to play by. The government seems to be making steps in that direction, and we are here to give you assurance that, when they do that, no Canadian is going to be disadvantaged.

Let me go on to say that the competition remains unfair as long as VIA is able to tap some source and continue to operate with large subsidies. The description you have given it is: why do we not just keep throwing money at it to make it work? That is what has happened until now.

Now, I am not going to debate whether or not the mandate for VIA is appropriate or extensive enough or whether it exists in a written form that is adequate. There is a national transportation policy. The bus industry represents the least-cost means of providing that transportation in all the areas except the remote areas, and we believe a better way can be developed for those remote areas.

Let me go on to say this, then. If that is the case, why are we spending all that money subsidizing VIA when it is

[Translation]

**M. Trotter:** C'est avec plaisir que je répondrai à cette question. Tout d'abord, il est très difficile de calculer le nombre exact de personnes que nous transportons. Si vous pensez que 50 millions, c'est trop et que cela devrait être 49,7 millions, je suis tout à fait disposé à rajuster ce chiffre à la baisse parce que. . .

**M. Fontana:** Non, je ne veux pas que vous rajustiez quoi que ce soit. Je veux que vous nous prouviez que vous transportez effectivement ces passagers-là.

**M. Trotter:** Permettez-moi de répondre à la question. Tout le monde s'entend sur le chiffre de 22,9 millions. Il vient de Statistique Canada et ce sont les compagnies d'autocar qui lui transmettent les données. Ce chiffre représente le nombre de voyageurs ayant réservé leur billet passage sur 20 compagnies d'autocar. Ce chiffre n'est pas contesté.

**M. Fontana:** Alors pourquoi dire qu'il est de 50 millions?

**M. Trotter:** Pour que vous puissiez avoir une idée globale de nos activités. Prenons le chiffre de 22,9 millions si cela vous sied plus.

**M. Fontana:** Absolument pas, je veux simplement. . .

**Le président:** Laissez-le répondre, monsieur Fontana. Après tout, c'est vous qui lui avez posé une question provocatrice, et il devrait pouvoir y répondre.

**M. Trotter:** Ces 22,9 millions de personnes représentent le nombre de voyageurs transportés régulièrement par les 20 compagnies d'autocar les plus grosses. Ces compagnies suivent à peu près les mêmes routes que VIA, car ce sont les plus grosses: Greyhound, Voyageur, Acadian.

Nous estimons que les autocars transportent quatre fois plus de personnes que le train. Tout d'abord, nous n'essayons pas de nous débarrasser de VIA Rail; nous estimons simplement qu'elle devrait adopter les mêmes règles du jeu que les autres. C'est ce que semble vouloir faire le gouvernement et nous sommes ici pour vous donner l'assurance, lorsque ce sera effectivement le cas, qu'aucun Canadien ne sera défavorisé.

Permettez-moi d'ajouter que cette concurrence demeurera déloyale tant que VIA Rail bénéficiera de grosses subventions. Vous avez dit: pourquoi ne pas continuer de subventionner les services ferroviaires? C'est ce qui s'est produit jusqu'à présent.

Je ne vais pas me lancer dans une discussion pour savoir si le mandat de VIA Rail est approprié ou non, s'il est suffisamment ambitieux ou s'il est bien formulé. Il existe une politique nationale des transports. Le transport par autocar est le moyen de transport le moins cher qui existe dans toutes les régions du pays, exception faite des régions éloignées pour lesquelles nous pensons que de meilleurs moyens existent.B

Or, si c'est effectivement le cas, pourquoi subventionnons-nous VIA Rail alors que le train ne

[Texte]

not the least-cost way of doing it? It is not following national transportation policy today. I would simply say that, if I looked at the ridings of everybody in this room, there are more extensive bus networks in those ridings than there are rail networks.

**Mr. Fontana:** Some of the responses have essentially been geared to whomever is sitting at this table. Let me tell you something about my part of the country, which is southwestern Ontario, in one of the most utilized VIA service networks going, between Windsor and Toronto, where the VIA operation is running as high as 60% capacity with cost recovery as high as 65%. We are being cut in service.

Now, compare apples to apples. You take a remote route and you say it is costing a \$400 subsidy. Of course. You are picking the bad parts of the network and saying: let me compare that to bus. Compare it on an equal basis, if you could, to southwestern Ontario or to the corridor between Ottawa and Montreal or Toronto and Ottawa, for comparison purposes, and then give us the figures. Unfortunately, you have not given us the figures on licence fees and taxes and subsidies to the roads for which bus transportation is responsible. If you want to give us a clear picture of exactly what the bus companies have to put up with, I wish you would provide this committee with your numbers with respect to all those things. You have not done so.

• 1035

**Mr. Trotter:** Sir, I answer two points to it. The first is to say ask VIA. They are the ones that can tell you—

**Mr. Fontana:** No, it is—

**Mr. Trotter:** —the extent. . .

**Mr. Fontana:** —your presentation, sir. It is not VIA's presentation.

**Mr. Trotter:** And I have told you. You just do not seem to accept the data presented there which say that there is no subsidy, that the bus industry is operating at little or no subsidy for operations.

**Mr. Fontana:** Well, that is ridiculous.

**Mr. Trotter:** Pardon me?

**Mr. Fontana:** That is ridiculous because you are—

**Mr. Trotter:** Ask VIA then, sir, and I believe it. There are other people—

**Mr. Fontana:** I am not going to ask VIA about the bus company. I want the bus company to tell me what the facts are.

**Mr. Trotter:** I am telling you, from the sources that are available, what those facts are, sir, and they are fairly

[Traduction]

constitue pas le moyen de transport le moins cher qui existe? Cela n'est pas conforme à la politique nationale des transports actuelle. Je voudrais simplement dire que les réseaux d'autocars dans les circonscriptions de chacun d'entre vous sont plus importants que les réseaux ferroviaires.

**M. Fontana:** Certaines des réponses que vous avez faites l'ont été en fonction de ceux qui sont autour de cette table. Mais parlons un peu de ma circonscription qui se trouve dans le sud-ouest de l'Ontario; c'est une des régions où l'on utilise le plus les services offerts par VIA Rail, entre Windsor et Toronto, puisque les trains sont remplis jusqu'à concurrence de 60 p. 100 pour un taux de recouvrement pouvant aller jusqu'à 65 p. 100. Or, ces services ferroviaires vont être réduits.

Mais comparez des pommes à d'autres pommes. Vous prenez une région éloignée desservie par le train et vous dites que cela coûte 400\$. Évidemment, puisque vous choisissez une des parties du réseau les moins rentables pour établir vos comparaisons avec l'autocar. Mais comparez plutôt les services offerts par les autocars aux services offerts par le train dans le sud-ouest de l'Ontario ou sur la ligne Ottawa-Montréal ou Toronto-Ottawa et alors et seulement donnez-nous des chiffres. Malheureusement, vous n'avez pas parlé des frais d'immatriculation, des diverses taxes et subventions routières que les compagnies d'autocar doivent verser. Si vous voulez vraiment broser un tableau exact de la situation véritable des compagnies d'autocar, donnez-nous tous ces chiffres, car vous ne l'avez pas fait jusqu'à présent.

**M. Trotter:** Je vous dirais deux choses. Premièrement, posez cette question à VIA Rail. Elle pourra vous dire. . .

**M. Fontana:** Non, c'est vous. . .

**M. Trotter:** . . . à quel point. . .

**M. Fontana:** . . . qui êtes le témoin, monsieur. Ce n'est pas VIA.

**M. Trotter:** Je vous ai répondu. Vous ne semblez tout simplement pas accepter les chiffres que nous vous avons présentés selon lesquels notre secteur n'est pas ou peu subventionné.

**M. Fontana:** C'est tout à fait ridicule.

**M. Trotter:** Excusez-moi?

**M. Fontana:** C'est tout à fait ridicule car vous. . .

**M. Trotter:** Demandez à VIA alors, monsieur, et je vous le dis en toute honnêteté. Il y en a d'autre. . .

**M. Fontana:** Je ne veux pas poser de question à VIA Rail à propos des autocars. Ce sont les compagnies d'autocars elles-mêmes qui devraient me dire quelle est la situation réelle.

**M. Trotter:** C'est ce que j'ai fait, je vous ai donné les faits de toutes les sources disponibles et je crois que ces



[Text]

persuasive. They are consistent and always in the same magnitude.

As for the VIA numbers we have the exhibit that VIA themselves have presented to this hearing which show the cost-recovery levels for VIA—

**Mr. Fontana:** Yes.

**Mr. Trotter:** And if we wanted to deal with the southern Ontario route, which one did you want?

**Mr. Fontana:** Toronto-Windsor—

**Mr. Trotter:** Toronto-Stratford-London?

**Mr. Fontana:** —Windsor-Toronto, Toronto-London.

**Mr. Trotter:** Toronto-Stratford-London—it says here that on the variable costs they are recovering 52% of the total operations for 1988. And if you look at the total costs of providing the service, we know that number drops by another third so that they are actually recovering less than 40% of their costs on that route, your favourite route.

**Mr. Fontana:** Well, try Windsor-London-Toronto. I mean the whole—

**Mr. Trotter:** Toronto-Windsor 74% cost recovery drops to below 60% I think when you add in the other cost.

**Mr. Fontana:** You see we had a big argument with respect to VIA as to whether or not we were talking fixed variable costs or the other cost estimates, and we asked VIA for exactly both sets of books so that we could understand truly what the costs are.

But what I am saying to you is that obviously if VIA services are cut you have already announced price increases. You have always—

**Mr. Trotter:** No.

**Mr. Fontana:** Well, you have.

**Mr. Trotter:** No. We have in fact made the opposite statement, sir. We have made the statement that prices will not increase.

**Mr. Fontana:** Where is that?

**Mr. Trotter:** We will not increase prices simply because of the removal of VIA services. We made that statement.

**Mr. Fontana:** If I could just get back to the question that was asked about deregulation, I listened carefully to the choice of your words and you said that your industry would not be opposed to deregulation. I would like to ask it in another way. Are you in favour of deregulation?

**Mr. Trotter:** It seems to be accomplishing its desired objectives so far, and until that is proven to be—

**Mr. Fontana:** Excuse me, what is the desired objective for...?

[Translation]

données se passent d'explications. Ces chiffres concordent et sont toujours les mêmes.

Quant à la situation réelle de VIA Rail, nous avons le tableau préparé par VIA Rail elle-même qui l'a présenté ici même et qui montre que le taux de recouvrement des coûts... .

**M. Fontana:** Je sais.

**M. Trotter:** Et si nous voulions vous parler des lignes du sud de l'Ontario, laquelle choisiriez-vous?

**M. Fontana:** Toronto-Windsor... .

**M. Trotter:** Toronto—Stratford-London?

**M. Fontana:** ... Windsor-Toronto, Toronto-London.

**M. Trotter:** Sur la ligne Toronto-Stratford-London, VIA Rail a récupéré 52 p. 100 de ses frais en 1988. Et si l'on tient compte du coût total de prestation de ce service, ces chiffres diminuent d'un tiers et VIA Rail récupère donc moins de 40 p. 100 de ses frais sur cette ligne, votre ligne préférée.

**M. Fontana:** Bien, alors prenez la ligne Windsor-London-Toronto. Je crois que le tout... .

**M. Trotter:** Sur la ligne Toronto-Windsor, VIA Rail récupère 74 p. 100 de ses frais, mais ce chiffre est ramené à 60 p. 100 ou moins lorsqu'on y ajoute les autres frais.

**M. Fontana:** A propos de VIA Rail, nous nous sommes disputés pour savoir s'il s'agissait des coûts variables fixes ou des autres coûts, et nous avons demandé à VIA Rail de nous fournir ces deux chiffres pour que nous puissions savoir exactement à combien s'élèvent ces coûts.

Mais ce que je voudrais vous dire, c'est que vous avez déjà annoncé une augmentation de vos tarifs si les services offerts par VIA Rail sont réduits. Vous avez toujours... .

**M. Trotter:** Absolument pas.

**M. Fontana:** Si.

**M. Trotter:** Non, nous avons en fait dit exactement le contraire, monsieur. Nous avons déclaré que nos tarifs n'augmenteraient pas.

**M. Fontana:** Où cela?

**M. Trotter:** Nous n'allons pas augmenter nos tarifs à cause simplement de la suppression des services offerts par VIA Rail. C'est ce que nous avons dit.

**M. Fontana:** Je voudrais revenir à la question qui vous a été posée à propos de la déréglementation du transport; j'ai bien écouté ce que vous avez dit, à savoir que votre secteur ne s'opposerait pas à la déréglementation du transport. Je voudrais vous poser cette même question de façon différente. Etes-vous partisan de la déréglementation?

**M. Trotter:** Elle semble atteindre les objectifs désirés jusqu'à présent, et jusqu'à ce que... .

**M. Fontana:** Excusez-moi, mais quels sont ces objectifs désirés?

[Texte]

**Mr. Trotter:** The desired objectives are that the ridership gets joint through rates, it gets stable prices, it gets service to areas that might otherwise not get services because of the implied built-in cross-subsidy, a variety of things that are mandated by provincial authorities.

**Mr. Fontana:** But if—

**Mr. Trotter:** And it gets controlled prices.

**Mr. Fontana:** But if the royal commission that is going to study transportation in this country turned around and said that in order to be fair to all the consumers across this country, total deregulation of the bus industry is the way to go, what would you say to that? Would you be in favour of total deregulation, which means that it would open up your monopolies in certain respects?

**Mr. Trotter:** I have said that the industry is proud of its ability to compete. And I will repeat now the statement I made before, and that is that if it were done properly and comprehensively then the existing carriers believe they could continue to compete with any other carriers—new or the growth of other carriers.

The point is that it is not a question of having to be in favour of or against it. It is working now. It is working adequately now, it is—

**Mr. Fontana:** It is working to your best interests.

**M. Langlois:** Je voudrais souhaiter la bienvenue aux représentants de l'industrie du transport par autobus et les féliciter pour leur travail de recherche et leur présentation au Comité.

Ces gens représentent une industrie qui est entre les mains de l'entreprise privée. Il faut reconnaître que l'industrie du transport par autobus fait un bon travail au Canada et qu'elle répond à un besoin. Au lieu de minimiser l'importance du transport de passagers par autobus, on devrait l'encourager, non pas par des subventions, parce que je suis contre les subventions, mais en allégeant la réglementation et en permettant à l'industrie de fonctionner dans un environnement plus ouvert et plus concurrentiel.

• 1040

J'ai deux questions à poser à M. Trotter. Premièrement, j'aimerais qu'il dise au Comité sa perception du potentiel de survie de VIA Rail au-delà du plan de cinq ans, dans l'environnement économique que le gouvernement lui a imposé en réduisant les subventions directes à ses coûts de fonctionnement. En tant qu'expert dans le domaine du transport, il pourrait faire à ce sujet quelques commentaires qui pourraient être utiles au Comité.

I would like the witness to tell us if to his knowledge any of the private bus companies, some of the individual

[Traduction]

**M. Trotter:** Que les voyageurs bénéficient de tarifs de parcours entiers communs, d'une certaine stabilité des prix, de services offerts dans des régions qui ne seraient pas normalement desservies en raison de l'interfinancement «intégré», de toute une série de mesures réglementées par les autorités provinciales.

**M. Fontana:** Mais si . . .

**M. Trotter:** Et du contrôle des prix.

**M. Fontana:** Mais si la Commission Royale d'enquête qui est chargée d'examiner le transport dans ce pays estimait que le secteur regroupant les compagnies d'autocars devrait être déréglementées, pour que tous les consommateurs soient traités de la même façon dans ce pays, que répondriez-vous à cela? Seriez-vous partisan d'une abolition totale de la réglementation ce qui entraînerait la destruction du monopole que vous détenez à certains égards?

**M. Trotter:** J'ai dit que notre secteur était fier de sa capacité concurrentielle. Et je répéterai ce que j'ai dit auparavant, à savoir que si la réglementation était abolie en bonne et due forme et partout, les transporteurs établis continueraient de livrer concurrence aux autres transporteurs, qu'il s'agisse des transporteurs nouvellement établis ou de transporteurs ayant élargi leurs activités.

Mais il ne s'agit pas de savoir si nous sommes partisans ou non de la déréglementation. Tout fonctionne bien maintenant, c'est . . .

**M. Fontana:** Tout fonctionne bien pour vous.

**Mr. Langlois:** I would like to welcome the representatives of the bus transportation industry and to congratulate them for their research efforts and their brief to the committee.

Our witnesses represent an industry owned by private interests. The bus transportation industry is indeed performing well in Canada and is needed. Instead of downgrading the passenger services provided by the bus industry, we should encourage them, not by subsidizing them, because I am opposed to subsidies, but by deregulating the industry a bit and by allowing it to perform in a more open and more competitive environment.

I would like to ask you two questions, Mr. Trotter. First of all, could you tell this committee whether you think that VIA can survive beyond five years, in the economic environment that the government created by decreasing the direct subsidies given to VIA to reduce its operating costs. As a transportation expert, you could make some very useful comments to this committee in this regard.

Je voudrais que vous nous disiez si les coûts d'exploitation de certaines compagnies privées sont



[Text]

bus companies, have direct subsidies to their operation costs from governments, either municipal, provincial, or federal.

**Mr. Trotter:** Of the private bus companies in Canada, they individually and as a group are quite proud of the fact that they do not receive any direct subsidies. You have to go fairly far down the line to find money which might otherwise be called a subsidy; for example, research and development money that might go into development of a new type of coach that has lift capacity for disabled transport, that sort of R and D expenditure at the very beginning of a project.

But as for the direct subsidies, the privately owned companies do not receive direct operating subsidies, sir.

As to the survival of VIA, which was your first question, I think VIA will be around in the future. The bus industry is not, as I said, opposed to VIA. We are just opposed to the environment they create under the present circumstance.

I believe VIA will be around for a couple of reasons, one of which is the commitment of the government. It seems fairly evident that they want it around. So I think as long as they follow through on the steps that they have announced so far, and perhaps add some more to that, they will be able to bring it into an environment where they ought to be able to operate at probably reasonable cost-recovery levels on some of their routes. I do not think it will be the same system that will exist January 15. I think there will be some further changes to that perhaps over the years, but I think in the near term we will see the same system.

**Mr. Langlois:** Would you agree with me, Mr. Trotter, that if VIA does not survive after the five-year plan that is being put in place at this time, they will be the manager of their own downfall? The environment that is being provided to VIA at this time still represents a sufficient amount of money. It should help them to pull through and keep on going after the five-year plan.

**Mr. Trotter:** I believe so. I also sat and listened to Mr. Lawless, who is quite an impressive individual. I am sure if anybody can make it happen, he can.

**The Chairman:** Mr. Trotter, you say that Mr. Lawless is pretty impressive. You yourself are also a pretty impressive witness. Mr. Benjamin knows and I know that you have had vast experience in the Crowsnest Pass. You were hired by the railways and the provinces and followed the committee across the country on the Western Grain Transportation Act.

Cost effectiveness is something you have used here several times today and this is your area of expertise. Do you really believe the present system, as announced by the minister and trying to be run by Mr. Lawless, is cost effective? Let us take Atlantic Canada. If you were Mr. Lawless, trying to run the system with a subscribed number of dollars, I am sure that you would come up with a much more cost-effective skeleton or remainder

[Translation]

subventionnés par les pouvoirs publics, à l'échelle municipale, provinciale ou fédérale.

**M. Trotter:** Les compagnies d'autocars privées au Canada sont toutes très fières du fait qu'elles ne reçoivent aucune subvention directe de qui que ce soit. Il faut vraiment aller très loin pour trouver ce qu'on pourrait appeler une subvention; il se peut, par exemple, que des crédits de recherche et développement soient versés à certaines compagnies chargées de concevoir un nouveau type de voiture permettant d'accueillir des handicapés.

Mais non monsieur, les compagnies d'autocars privées ne reçoivent aucune subvention d'exploitation directe.

Quant à la survie de VIA Rail, c'était votre première question, je crois qu'elle est assurée. Je répète, les compagnies d'autocars ne s'opposent pas à VIA Rail. Nous nous opposons simplement à l'environnement dans lequel elle opère à l'heure actuelle.

Sa survie est assurée pour deux raisons, la première étant l'engagement pris par le gouvernement. Il me semble assez évident que le gouvernement ne veut pas s'en débarrasser. Alors je crois que tant que les mesures prises seront respectées, et peut-être même d'autres, VIA Rail pourra peut-être un jour récupérer une partie raisonnable de ses coûts sur certains de ses parcours. Je ne crois que ce sera le même réseau qui existera le 15 janvier. Certains changements seront apportés au fil des ans, mais je crois que rien ne changera à court terme.

**M. Langlois:** Ne pensez-vous pas, monsieur Trotter, que si VIA Rail ne survit pas alors qu'un plan quinquennal a été arrêté, elle aura été l'artisan de son propre malheur? Les subventions accordées à VIA Rail suffisent à l'heure actuelle. Elles devraient lui permettre de s'en sortir et de poursuivre ses activités au-delà de cinq ans.

**M. Trotter:** Je crois que oui. J'ai également écouté M. Lawless et je dois dire qu'il est assez impressionnant. Je suis sûr que si quelqu'un peut y parvenir, c'est lui.

**Le président:** Monsieur Trotter, vous dites que M. Lawless est assez impressionnant, mais vous l'êtes également. M. Benjamin et moi-même, nous savons que vous connaissez bien le pas du nid de corbeau. Ce sont les compagnies ferroviaires et les provinces qui vous ont embauché et vous avez suivi le Comité un peu partout dans le pays lorsqu'il examinait la Loi sur le transport des grains de l'Ouest.

Vous avez souvent évoqué la rentabilité aujourd'hui et vous connaissez bien la question. Pensez-vous réellement que le système actuel, celui qui a été annoncé par le ministre et que M. Lawless essaie de gérer, est rentable? Prenons les provinces maritimes. Si vous étiez M. Lawless, si vous essayiez de gérer le système alors que l'argent vous était compté, je suis sûr que vous auriez conçu un plan dépouillé beaucoup plus rentable que celui arrêté par les

[Texte]

than the plan that the VIA people—to paraphrase my friend, although he will not like this, they are going to be the author of their own misfortune if they cannot make it with the five-year plan. In effect, that is what he said, because they have the dollars now.

I think new members have a misconception about five-year plans. Five-year plans are as fluid as mercury in the winter; they change with every budget, and they can change for the budget next year. So I am not fogged up on five-year plans. I have seen five-year plans. I have been seeing the five-year plan for VIA since 1977, and now we have this hearing today.

• 1045

But really, taking the Atlantic and the Ocean, with your expertise and experience and knowledge, what would be the most cost-effective way to get passengers from Halifax to Montreal—by train?

**Mr. Langlois:** That is a loaded question.

**The Chairman:** That is a loaded question, but I want the expertise you qualified him for, Mr. Langlois.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Please do not miss the boat.

**Mr. Trotter:** As the bus industry has said in some advertising in the past, you can still get there from here. Probably the more cost-effective way to do it would be to collapse the routes down to a spine, a single route from Halifax through to Montreal. That would be a more cost-effective way to get people from the extremities into Montreal or the corridor. That would rely on changes in bus operations that would then have to feed more points into that corridor. But to my mind, we have to remember that transportation works on density and that, if you have one route that has an inherent economics of being able to operate with one mode and you take the passengers on that route and split them in half between a bus and a train, now you have two uneconomic propositions. There is a critical mass density to some operations.

**Mr. Angus:** We have a solution: eliminate buses on some of these routes and VIA will be full.

**The Chairman:** Mr. Trotter, I was not thinking about splitting the rail and—

**Mr. Trotter:** No, my point, sir, was that the same applies to the rail, and that is to bring them into a denser operation that improves the economics of that operation. To clarify, I hope I did not leave the impression that I thought the same routes would be there in five years. I said VIA will still be there in five years, but I do not think all the same routes will be.

**Mr. Fontana:** The name is a registered trade mark.

**Mr. Trotter:** You can have it.

**The Chairman:** It was a loaded question in a sense, but I am glad Mr. Langlois opened up the subject. As you well

[Traduction]

cadres de VIA Rail car je crains, comme l'a dit mon collègue, même si cela ne va pas lui plaire, qu'ils seront les artisans de leur propre malheur s'ils ne peuvent pas y parvenir. C'est ce qu'il a dit d'ailleurs, car maintenant il dispose de l'argent voulu.

Je crois que les nouveaux députés se trompent sur la définition des plans quinquennaux. Les plans quinquennaux sont aussi coulants que le mercure en hiver; ils changent avec les budgets. Alors les plans quinquennaux ne m'impressionnent pas. J'en ai vu passer beaucoup. Le plan quinquennal de VIA Rail dure depuis 1977 et nous sommes encore ici aujourd'hui.

Mais parlons sérieusement; vous qui avez une vaste expérience en la matière, quel serait le moyen le plus rentable de transporter des voyageurs de Halifax à Montréal—en train?

**M. Langlois:** C'est une question piège.

**Le président:** Oui, mais je fais appel à l'expert que vous avez reconnu vous-même, monsieur Langlois.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Ne ratez pas le coche, je vous en prie.

**M. Trotter:** Comme le disait la publicité faite par les compagnies d'autocars il y a quelques temps, vous pouvez toujours aller d'un point à un autre. Le moyen le plus rentable d'y parvenir serait vraisemblablement d'assurer une seule liaison, Halifax-Montréal. Ce serait la manière la plus rentable d'amener les gens jusqu'à Montréal ou jusqu'au corridor. Ce service dépendrait des compagnies d'autocars qui devraient multiplier leurs arrêts. Mais il ne faut pas oublier que transport et densité vont de pair et que si un parcours peut être assuré par un seul moyen de transport et que sur ce même parcours, vous proposez et l'autocar et le train, vous vous retrouverez avec deux propositions non rentables. La masse critique est essentielle pour certaines activités.

**M. Angus:** La solution est simple: interdisons aux autocars d'assurer certains de ces parcours et les trains de VIA Rail seront pleins.

**Le président:** Monsieur Trotter, je ne pensais pas à un partage entre le train et. . .

**M. Trotter:** Non, ce que je voulais dire, c'est que cette même observation vaut pour le train; il faut donc amener ces voyageurs dans une région plus dense pour assurer la rentabilité de l'entreprise. Mais pour être plus précis, j'espère que je ne vous ai pas donné l'impression que je pensais que les mêmes parcours existeraient dans cinq ans. J'ai dit que VIA Rail existera encore dans cinq ans, mais pas les mêmes parcours.

**M. Fontana:** Ce nom-là est une marque déposée.

**M. Trotter:** Je vous le donne.

**Le président:** C'était effectivement une question piège dans une certaine mesure, mais je suis content que M.



## [Text]

know—and frankly, this might have involved buses and it might have involved dayliners—the thought at one time was to have the one route from Halifax to Montreal through Moncton with a feeder, either bus or dayliner, from Saint John into Moncton. So the only reason I have a loaded question, Mr. Langlois, is that since you left the answer to his question, whether or not they were the authors of their own misfortune if they do not survive, I say in that example alone the cards are stacked against the continual operation in a viable way, of that section anyway, of VIA. And you are an expert. You are more of an expert than I am. I am just a layman.

**Mr. Trotter:** Thank you very much, but I think you would find that we would all like to have been a fly on the wall when some of the decisions were being made, as to why certain of them were made. But I can say that the bus industry believes there are still more effective ways to provide the same transportation service.

Mr. Gillis is operating on a couple of lines in Nova Scotia that will be up for change—abandonment, in fact—in the Halifax-Sidney, Halifax-Yarmouth area. We have provided you with some data about Halifax-Yarmouth to see the comparisons. There have been statements made before this committee—Mr. LeBlanc made them, I think, and others—that students will not be able to get home from school for the weekends. We are quite dumbfounded by that sort of claim. Mr. Gillis has looked at the kinds of operating changes he will make in the new year to match the operating requirements of the passengers who will no longer have VIA, and perhaps he could speak for a moment about those changes, Mr. Chairman. It is apropos your question about feeding the main line, sir.

**The Chairman:** I certainly would not want to cut off a fellow Nova Scotian.

**Mr. Gray:** On a point of order, Mr. Chairman, I think it is important for the committee to know that in our regions we are trying to save VIA Rail. I do not know where in the hell VIA came from, from 1977 or 1978 or what not; it fell from the sky, and we had to save the thing. But at the same time, with the witnesses we have before us, if we are talking about bus transportation, if we are talking about le transport ferroviaire, comme on dit en français, if we have rail transportation and if we have air transportation, at some point in time, whether we come from the Maritimes, Mr. Chairman, or from the Gaspé or from northern Quebec or wherever—

• 1050

**The Chairman:** Your point of order, Mr. Gray.

**Mr. Gray:** My point of order is, Mr. Chairman—

**The Chairman:** You are making a speech, a very interesting one, wherever it is going.

## [Translation]

Langlois ait abordé le sujet. Comme vous le savez—et ce service aurait pu être assuré par des autocars ou par des autorails—on pensait à un moment donné assurer la liaison entre Halifax et Montréal en passant par Moncton, un autocar ou un autorail assurant le service entre Saint-Jean et Moncton. Ainsi, la seule raison pour laquelle j'ai posé cette question piège, monsieur Langlois, c'est que vous-même avez demandé si VIA Rail ne seraient pas les auteurs de leurs propres malheurs s'ils ne survivent pas, et que si je prends cet exemple-là, tout joue contre eux car cette partie là n'est pas rentable. Et vous êtes spécialiste de ces questions-là. Plus que moi. Moi, je ne suis qu'un profane en la matière.

**M. Trotter:** Je vous remercie infiniment, mais je crois que nous aurions tous aimé écouter aux portes lorsque certaines de ces décisions ont été prises, pour savoir pourquoi certaines d'entre elles l'ont été. Mais je dois dire que l'industrie du transport par autocar estime qu'il existe des façons plus rentables d'offrir les mêmes services.

La compagnie de M. Gillis assure des parcours en Nouvelle-Écosse qui seront modifiés—abandonnés, en fait, dans la région de Halifax—Sydney, Halifax-Yarmouth. Nous vous avons remis certains chiffres à propos de la liaison Halifax-Yarmouth, qui vous permettent d'établir des comparaisons. Certains ont dit ici—M. Leblanc, entre autres,—que les étudiants ne pourront plus rentrer chez eux le weekend. Ce genre d'affirmation nous laisse pantois. M. Gillis a examiné les changements qu'il devrait apporter l'année prochaine pour assurer le transport de ceux qui ne pourront plus prendre le train et il pourrait peut-être vous en parler, monsieur le président. Il s'agit d'alimenter la ligne principale, et c'est la question que vous avez posée.

**Le président:** Je ne voudrais surtout pas couper la parole à un Néo-écossais comme moi.

**M. Gray:** Permettez-moi d'invoquer le Règlement, monsieur le président. Je crois qu'il est important que le comité sache que nous essayons de sauver VIA Rail dans nos régions. Je ne sais pas comment VIA Rail nous est tombée sur la tête, en 1917 ou 1918, mais nous avons dû la sortir de l'ornière. Mais parallèlement, compte tenu des témoins qui comparaissent aujourd'hui, si nous parlons du transport par autocar, du rail transportation, as we say in English, du transport aérien, à un moment donné, que nous soyons originaires des provinces Maritimes, monsieur le président, de la Gaspésie, du nord du Québec ou d'ailleurs. . .

**Le président:** Vous avez la parole pour invoquer le Règlement, monsieur Gray.

**M. Gray:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. . .

**Le président:** C'est un discours que vous faites et bien qu'il soit très intéressant, je ne sais pas où vous voulez en venir.

[Texte]

**Mr. Gray:** We are not trying to sell the bus, we are not trying to sell—

**The Chairman:** That is not a point of order.

Anyway, Mr. Gillis, I would not want to count off Nova Scotia but that is getting off my cost effectiveness about the way to get to Montreal.

**Mr. Trotter:** It does deal with the issue of feeding the corridor.

**The Chairman:** I certainly understand about students because Acadia University certainly uses the Acadian lines and are lined up all the way down the Wolfville main street, including my uncle's canteen where it also has a bus stop. Of course, they go up to the canteen to get on because that is the entry to Wolfville.

**Mr. Langlois:** That is a speech too, Mr. Chairman.

**The Chairman:** By the time they get down to the Baptist Church where the other stop is, there are no seats on the bus.

Now, you are pretty good. That is what the students do, because I see them every Friday. I will see them tomorrow. I am flying out of here today, then taking a bus, of course, at home and taking the train home. You are doing a pretty good job, but that is for students. Anyway, perhaps you could say something and I had better get to Mr. Benjamin.

**Mr. Trotter:** Perhaps you could just add to that.

**Mr. Gillis:** As far as Wolfville goes, generally we do have enough seats there unless there is—

**The Chairman:** You do. You do.

**Mr. Gillis:** —something abnormal; it is built into the system. It is a Friday-to-Sunday type of thing. We do have an additional stop at the university now, by the way. We can go on the university property now and the university is in fact a ticket agent as well.

As far as additional services are concerned, it is a little premature. We are trying to analyze this, but we do not have point-to-point numbers yet, other than what the total numbers on any of these routes are. We do intend to adjust our system accordingly to make connections with VIA, the Halifax to Montreal train, so that connection will be there. It would mean an adjustment in our Sydney service.

We have five daily trips now, possibly making a limited trip out of Sydney at 7 a.m. or 7.30 a.m. to connect in Truro with VIA passengers. We are covering that route now in similar time, but by way of local service, which

[Traduction]

**M. Gray:** Nous n'essayons pas de promouvoir l'autobus, nous n'essayons pas. . .

**Le président:** Ce n'est pas un rappel au Règlement.

Quoi qu'il en soit, monsieur Gillis, je ne voudrais pas couper la parole à la Nouvelle-Ecosse, mais cela n'a rien à voir avec la rentabilité du transport à destination de Montréal.

**M. Trotter:** Cela règle tout de même la question des liaisons avec le corridor.

**Le président:** Je comprends certainement en ce qui concerne les étudiants, car ceux de l'Université Acadienne utilisent certainement *Acadian Lines* et font la queue sur la rue principale à Wolfville, de même qu'à la cantine de mon oncle où il y a aussi un arrêt d'autobus. Ils se rendent bien sûr à la cantine pour monter à bord, parce que c'est l'entrée de Wolfville.

**M. Langlois:** Vous faites aussi un discours, monsieur le président.

**Le président:** S'ils vont à l'arrêt suivant pour monter, à l'église baptiste, il n'y a plus de place à bord de l'autobus.

Votre service est assez bon. Je sais cependant que c'est ce que font les étudiants, car je les vois tous les vendredis. Je vais les voir demain. Je prends l'avion ici aujourd'hui, puis je prendrai l'autobus là-bas et je rentrerai enfin chez moi par le train. Vous faites un assez bon travail, mais c'est pour les étudiants. Quoi qu'il en soit, vous pourriez peut-être ajouter quelque chose, après quoi, je donnerai la parole à M. Benjamin.

**M. Trotter:** Peut-être pourriez-vous ajouter quelque chose.

**M. Gillis:** Pour ce qui est de Wolfville, nous avons généralement suffisamment de place à moins qu'il n'y ait. . .

**Le président:** Oui, il y en a suffisamment.

**M. Gillis:** . . . quelque chose d'anormal; c'est ainsi que cela fonctionne. Il y a plus de voyageurs du vendredi au samedi. J'ajoute en passant que nous avons maintenant ajouté un arrêt supplémentaire à l'université. Nous pouvons maintenant nous rendre sur le campus, et l'université vend même des billets pour nos autobus.

Je pense qu'il est un peu prématuré de parler de services supplémentaires. Nous essayons d'analyser la situation, mais nous n'avons pas de chiffres précis pour chaque partie d'une liaison, nous avons seulement le total des chiffres pour chacune des liaisons. Nous avons l'intention de modifier notre réseau de manière à assurer la correspondance avec VIA, c'est-à-dire avec le train de Halifax à Montréal, mais cela signifierait un changement dans notre service de Sydney.

Nous avons cinq voyages quotidiens maintenant, et nous pouvons peut-être ajouter un départ de Sydney à 7 h ou 7 h 30 du matin, afin d'assurer la correspondance aux passagers de VIA à Truro. Nous assurons cette liaison à



[Text]

time-wise is longer. Those are minor adjustments in our timetable to make sure we can make the connections.

The same on the Middleton to Halifax section. I would think that we will likely have additional services there. That is where the bulk of the passengers travel on the Halifax to Yarmouth route. It is between Middleton and Halifax. We are anticipating adding an additional trip that would operate on a limited basis out of Yarmouth that would be able to come into Halifax by mid-day and leave again in the early evening to enable people to come in for the day for medical or other purposes and get back to Yarmouth by late evening. But until we have some firm numbers to work with, at this point we are in a form of analysis; certainly we will adjust our schedule to the demand that arises and are prepared to do so.

**The Chairman:** As your general release says in your brief, you intend and hope to pick up some slack where routes are reduced and/or cut all across the country and in Nova Scotia, too.

**Mr. Benjamin:** Gentlemen, this is the third or fourth time the bus industry has appeared before this committee in my years here. I have always held the view, and I think that most of my colleagues do, that each mode of transportation has a role to play, a very important one, in the movement of goods and people.

The problem has always been, in the name of competition the best use has not been made of each of the modes. I remember once when Mr. Paul Martin was a witness in front of this committee, as head of Voyageur, I put it to him then—I put it to the bus industry on at least two previous occasions and to VIA Rail—that if there is anything that VIA and the bus industry should be doing it is scratching each other's back to get the maximum number of people out of automobiles and out of congested airports.

Always there was full agreement. There was no problem. I put the question, why do you not have integrated schedules, package trips, a combination of bus and rail and bus, rail and bus and bus and rail, whatever, all over this country; interline baggage; bid together on mail contracts; express services; operate as a team to maximize the ridership for each mode? We have always had a national policy, and had a Department of Transport that has jet engines for brains. And every time there was full agreement: oh, yes, we will work together, we will co-operate, and what not. But VIA and the bus industry have both spent more money and wasted more time running around trying to cut each other's throats. . . and I think it is self-defeating.

[Translation]

l'heure actuelle, mais il s'agit d'un service local, qui prend plus de temps. Nous allons donc apporter certaines modifications mineures à notre horaire afin d'assurer les correspondances voulues.

Il en va de même pour le trajet de Middleton à Halifax. Je pense que nous allons probablement ajouter des services supplémentaires à cet endroit. Pour ce qui est du trajet de Halifax à Yarmouth, c'est là que la majorité des voyageurs auront besoin d'un service; c'est entre Middleton et Halifax. Nous prévoyons ajouter un voyage supplémentaire limité à partir de Yarmouth afin de permettre aux voyageurs d'arriver à Halifax vers le milieu de la journée, que ce soit pour un rendez-vous chez le médecin ou pour d'autres raisons; ensuite ils pourront repartir en début de soirée et revenir à Yarmouth en fin de soirée. Nous n'avons cependant pas de chiffres précis, nous sommes encore en train de faire des analyses; nous sommes certainement prêts à adapter notre horaire à la demande et nous le ferons.

**Le président:** Dans votre mémoire, vous dites que vous pensez et que vous espérez même assurer le service là où le transport ferroviaire sera réduit ou supprimé, non seulement en Nouvelle-Ecosse, mais dans le reste du pays.

**M. Benjamin:** Messieurs, c'est la troisième ou quatrième fois que les représentants du secteur de l'autobus comparaissent devant le comité depuis que je suis député. J'ai toujours été d'avis, comme la plupart de mes collègues, je pense, que chaque mode de transport a un rôle à jouer, un rôle très important, dans le transport des marchandises et des voyageurs.

La difficulté venait toujours du fait qu'au nom de la concurrence, on n'a pas utilisé au mieux chacun des modes de transport. Je me souviens, lorsque M. Paul Martin est venu témoigner au comité à titre président de Voyageur, je lui avais dit et je l'ai dit à au moins deux autres reprises aux représentants du secteur de l'autobus et à ceux de VIA Rail, que ces deux groupes devraient s'entraider afin de transporter le plus grand nombre de voyageurs possible, ce qui permettrait de décongestionner les routes et les aéroports.

Il y a toujours eu consensus à ce propos. Il n'y avait pas de difficulté. Je vous pose la question. Pourquoi n'intégrez-vous pas vos horaires, n'offrez-vous pas de forfaits de voyage, de combinaisons bus-rail-bus, rail-bus et bus-rail, que sais-je, aux quatre coins du pays? Pourquoi n'assurez-vous pas la correspondance des bagages? Pourquoi ne vous unissez-vous pas pour les contrats de courrier, les services de messagerie? Pourquoi ne fonctionnez-vous pas en équipe pour que chaque mode de transport attire le maximum de clientèle? Nous avons toujours eu une politique nationale et un ministère des Transports qui a des moteurs d'avions à la place du cerveau. Et chaque fois qu'il y avait plein accord, la promesse était toujours la même: nous allons travailler ensemble, nous coopérerons, etc. Mais VIA et l'industrie du bus n'ont fait que dépenser plus d'argent et gaspiller plus de temps à essayer de s'égorger mutuellement. . . Et tout le monde y perd.

[Texte]

[Traduction]

• 1055

Tell me, do you have any figures? How many of your passengers ended up getting on VIA Rail or getting off VIA Rail and on your buses—interconnection?

**Mr. Trotter:** We do not have detailed numbers, but perhaps I could say you just heard Mr. Gillis describe to you an exact situation of how he will adjust his schedule to match the requirements of train travellers coming out of Cape Breton and wanting to go east on the transcontinental service. There is a very clear case of co-operation. We have a station in Gravenhurst where the bus and the train use the same station—Kapuskasing, Ontario. All across the system we have co-ordinated stations. So it is not an unheard-of situation. It works where it works.

I would only say it is fine to say let us co-operate; but then one of the partners goes away and VIA initiates 50% price decreases across the system and initiates advertising for those at a level of expenditures the bus industry cannot even contemplate. It is fine to say motherhood is good. It is different in the doing from the saying.

**Mr. Benjamin:** As I understand it, VIA Rail was following the same policy as airlines do. Air passengers are subsidized at up to \$1.4 billion a year, but the airlines will tell you, well, if we have 100 seats on the airplane and 90 of them are full, we have to take those 10 empty seats with us; we might as well fill them at less than cost. VIA Rail, if they have a 400-passenger train and there are 100 spare seats on it. . . why not fill them up with people at 50% less?

**Mr. Trotter:** But you had a very strange, anomalous situation with VIA. Two things happened simultaneously. First, they put on more cars, and they said, gosh, now we have extra space; let us sell half-price tickets to fill them up. They did both things simultaneously. That is not good management.

Secondly, when VIA sold half-price tickets, what they were doing was not controlling in space what they call "fences" in the airline industry. They were not controlling how many they would sell. So they cannibalized huge amounts of their own traffic. With no restrictions people who were going to travel anyhow would turn around and pay half the price.

They sent out coupons. You got one on your Hellman's mayonnaise jar and your Skippy peanut butter jar. It said anywhere in Canada—anywhere in Canada—walk up with this coupon and two kids get on for nothing when two adults travel. They put these things in place for anywhere in the country. There is just no control on that sort of marketing.

The bus industry engages in discounting to try to move people off peak periods so you do not have to send 18 buses at midnight. But you have to do it with some idea

Dites-moi, avez-vous des chiffres? Combien de vos passagers sont en correspondance avec VIA Rail ou combien de passagers de VIA Rail sont en correspondance avec vos autobus?

**M. Trotter:** Nous n'avons pas de chiffres détaillés, mais vous venez tout juste d'entendre M. Gillis vous décrire comment, entre autres, il va adapter son horaire pour que ses clients de Cap Breton puissent attraper le transcontinental. C'est un cas typique de coopération. La gare de Gravenhurst est routière et ferroviaire—c'est la même chose à Kapuskasing, en Ontario. Un peu partout, nous avons des gares de ce genre. Ce n'est donc pas exceptionnel et les résultats sont bons.

Il est facile de dire: coopérons, mais lorsqu'un des deux associés s'en va et que VIA offre des réductions de 50 p. 100 et se paie des campagnes publicitaires dont l'industrie de l'autobus ne peut même pas rêver, ce n'est plus du tout la même histoire.

**M. Benjamin:** Sauf erreur, VIA Rail ne faisait qu'appliquer la même politique que les compagnies aériennes. Les passagers d'avions bénéficient de subventions se montant à 1,4 milliard de dollars par an, mais les compagnies aériennes disent que si sur 100 sièges il n'y en a que 90 d'occupés, l'avion décolle quand même et autant les remplir même à perte. Si sur les 400 places d'un train de VIA il y en a 100 d'inoccupées. . . pourquoi ne pas les remplir par des gens qui paient moins de 50 p. 100?

**M. Trotter:** Oui, mais la situation à VIA était très étrange et très anormale. Deux choses sont arrivées en même temps. Premièrement, ils ont ajouté des voitures et se sont dits: bon sang, mais nous avons maintenant trop de places. Vendons des billets à moitié prix pour les remplir. Ils ont fait les deux choses en même temps. Ce n'est pas de la bonne gestion.

Deuxièmement, quand VIA vendait des billets à tarif réduit, ce n'était pas des ventes limitées pour contrôler le taux de remplissage comme le font les compagnies aériennes. Ils ne contrôlaient pas le nombre de billets vendus. Ils en ont vendu d'énormes quantités à leurs propres dépens. Sans aucune condition à respecter, les gens qui de toute manière devaient prendre le train payaient leur billet moitié prix.

Ils envoyaient des coupons. Il y en avait sur les pots de mayonnaise Hellmans et les pots de beurre de cacahuètes Skippy. La publicité disait: n'importe où au Canada—n'importe où au Canada—présentez-vous avec ce coupon et à l'achat de deux billets pour adultes vous aurez deux billets gratuits pour enfants. C'était valable n'importe où au Canada. C'est absolument incontrôlable.

L'industrie de l'autobus offre des réductions pour inciter les gens à voyager en dehors des heures de pointe et éviter d'avoir 18 autobus à minuit. Mais pour le faire, il



[Text]

about load management and the capacity. You do not put on 20% more cars in the corridor and then say you have to fill them and put on a half-price sale to fill them.

**Mr. Benjamin:** I would like to ask your opinion as a consultant, as an expert in this field. If you were making the decision, what would you think of the decision that has been made to reduce or eliminate service on the few routes where the prospects of VIA recovering 75% to 100% cost recovery have been reduced or cancelled? Do you think that was a good policy decision on the part of the government on VIA?

**Mr. Trotter:** I do not think the cost-reducing situation is to start at the outer limit and start knocking them off in terms of the least cost-recovery until you get to some point you like, because you may have pieces of a network with no connections in between. The decisions that have to be made are network decisions as well as individual route decisions. I would go on to say that one of the reasons we have a copy of the Nielsen task force report, the government task force report, is that it says that where there are viable alternatives we should not have a service that does not recover all of its costs. So 75% is better than 37%; it is not 100%.

• 1100

**Mr. Benjamin:** The point I am trying to make is that although the Canadian hauled more than twice as many people as the Supercontinental, they cancelled the Canadian. Do you think that was a smart move?

**Mr. Trotter:** I heard the discussion about the detail of the numbers and I am sure you will get those numbers eventually. You will find that the comparison is not Montreal to Vancouver, 500,000 versus 150,000 people or whatever the exact numbers are, because different segments of route are being compared for different periods of time. I think you really have to get down into the details before you make that conclusion, and I guess you would have to establish what network decisions are being made.

**Mr. Benjamin:** I took the figures, Winnipeg to Vancouver on the two routes and extrapolated those. It just seemed a dumb move. Similarly, in the corridor in southwestern Ontario, VIA had started turning things around, and could get to at least 75% and in some instances a break-even, yet they are reduced. Is that a wise policy decision, do you think?

**Mr. Trotter:** I will repeat that I believe they have to make network decisions first to provide connections the way they want to provide them to provide a rail service. I do not think 75% is the right number for cost recovery

[Translation]

faut avoir une idée de la gestion et des taux de remplissage. On n'ajoute pas 20 p. 100 de voitures supplémentaires dans le corridor pour être obligé de vendre les billets à moitié prix pour les remplir.

**M. Benjamin:** J'aimerais votre opinion d'expert-conseil en la matière. Si c'est vous qui preniez la décision, décideriez-vous de réduire ou d'éliminer le service sur les quelques lignes où les perspectives de recouvrement de coûts de 75 à 100 p. 100 ont été réduites ou annulées? Pensez-vous que le gouvernement ait pris une bonne décision?

**M. Trotter:** Je ne pense pas que pour réduire les coûts il faille partir des extrémités du réseau, supprimer les lignes qui coûtent le plus jusqu'à ce que le point d'équilibre que vous recherchez soit atteint, car vous pouvez alors vous retrouver avec des morceaux de réseaux déconnectés les uns des autres. Les décisions prises doivent tenir compte et de l'ensemble du réseau et des lignes individuelles. J'ajouterais qu'une des raisons pour lesquelles nous avons une copie du rapport du groupe d'étude Nielsen, du rapport du groupe d'étude du gouvernement, c'est parce que selon lui, lorsqu'il y a d'autres solutions viables, nous ne devrions pas maintenir en place un service qui ne rapporte pas autant qu'il coûte. Soixante-quinze pour cent c'est mieux que 37 p. 100 mais ce n'est pas 100 p. 100.

**M. Benjamin:** Alors que le Canadien transportait deux fois plus de voyageurs que le Supercontinental, c'est le Canadien qu'ils ont supprimé. Vous trouvez ça intelligent?

**M. Trotter:** J'ai entendu la discussion sur le détail des chiffres et je suis certain que vous finirez par avoir ces chiffres. Vous constaterez que la comparaison ne concerne pas la ligne Montréal-Vancouver, 500,000 contre 150,000 personnes, je crois, je ne connais pas exactement les chiffres, car différents tronçons sont comparés à des périodes différentes. Je crois qu'il vous faudra connaître tous les détails avant de tirer cette conclusion et il vous faudra également établir quelles décisions sont prises au sujet des réseaux.

**M. Benjamin:** J'ai pris les chiffres pour le tronçon Winnipeg-Vancouver sur les deux lignes et je suis arrivé à ce résultat par extrapolation. J'ai tout simplement pensé que c'était stupide. De manière analogue, dans le corridor, dans le sud-ouest de l'Ontario, les choses commençaient à devenir prometteuses pour VIA, le taux de recouvrement était d'au moins de 75 p. 100 et dans certains cas de 100 p. 100, et pourtant ils ont pris la décision de réduire ce service. Pensez-vous que ce soit une décision sage?

**M. Trotter:** Je vous répète que, selon moi, ils doivent d'abord prendre des décisions pour que le réseau demeure un véritable service ferroviaire avec toutes les correspondances nécessaires. Je ne pense pas que, pour

## [Texte]

for VIA. To say that there is a service out there at 40% cost recovery and another at 75% suggests to me that you would make it only on the recovery level basis and I do not think that is a proper decision basis. It is not the sole basis. Lastly I would say that the 75% number is still only two-thirds of the real cost.

**Mr. Benjamin:** It just seemed to me it was not what you could call sound business practice to reduce or cancel the best routes.

My final question, and I would like your comment on it, is that it seems to me that from day one VIA Rail was designed to fail. Before it moved its first train, sold its first ticket, it was over \$100 million in the hole, which seems to me is not a very good way to start a business or run one. They have been required, as a matter of policy, to put more money into fixing up old equipment than new equipment would have cost. Do you consider that as a sound business practice?

**Mr. Trotter:** Your description of it reminds me of the description of how to make a small fortune: start with a large one. I think VIA has some calculations that would show the best way to manage its own equipment, and the government has its numbers. We are not in the equipment maintenance business as an industry.

**The Chairman:** That is a good answer.

**Mr. Trotter:** There are lots of factors.

**Mr. Benjamin:** In principle, do you consider that sound business practice?

**Mr. Trotter:** After the fact we can all second-guess things, I think. At the time it was accepted as the correct decision.

**Mr. Benjamin:** Well, this is not second-guessing. It is not after the fact. The day VIA Rail started up they were told that and so was the then minister.

**Mr. Gray:** Unless anybody who gets rich can get a government subsidy. . .

**Mr. Keyes:** I just want to preface my remarks by saying that I want to salute the witnesses who are here today in having the courage to come before this committee, hold back their crocodile tears in respect to what they say is inadequacy in the surface passenger transportation market and support what witness after witness, time after time—and our witness heard it here because he has been sitting in on many of the hearings here today—has described as the slow death of national passenger rail transportation in this country.

One of the first questions I have for the witness is this: If—let us put a name to it—Mr. Lawmore, the CEO of the bus companies, came along and said that he was going to make the bus lines work better by decreasing feeder routes, decreasing frequency and running buses from high density areas, and that he was going to tell these people to get to those bus terminals by car, or by sampan or whatever, and that they were going to get on those buses at those high density areas and go back and forth from

## [Traduction]

VIA, le taux de recouvrement soit de 75 p. 100. Pour moi, dire qu'un service est offert à un taux de recouvrement de 40 p. 100 et qu'un autre l'est à 75 p. 100 semble signifier que seul le taux de recouvrement compte et, à mon avis, ce n'est pas une bonne base de décision. Ce n'est pas la seule base de décision. J'ajouterais que 75 p. 100, cela ne représente que deux tiers du coût réel.

**M. Benjamin:** Il m'a simplement semblé absurde, commercialement parlant, de réduire ou d'annuler le service sur les meilleures lignes.

Pour finir, et j'aimerais que vous me disiez ce que vous en pensez, il me semble que, depuis sa naissance, VIA Rail était vouée à l'échec. Avant que son premier train ne roule, que son premier billet ne soit vendu, la compagnie avait déjà 100 millions de dettes, ce qui ne me semble pas très bon comme point de départ pour une entreprise. Au lieu d'acheter du neuf, elle a dû, pour plus cher, réparer le vieux matériel. Est-ce ainsi qu'on dirige une entreprise?

**M. Trotter:** Cela me rappelle comment faire une petite fortune: en commençant avec une grosse. Je pense que VIA a fait des calculs montrant la meilleure manière de gérer son matériel et que le gouvernement a ces chiffres. Notre industrie ne s'occupe pas d'entretien.

**Le président:** C'est une bonne réponse.

**M. Trotter:** Il y a beaucoup de facteurs.

**M. Benjamin:** En principe, considérez-vous que c'est une bonne pratique commerciale?

**M. Trotter:** Je crois qu'il est toujours facile de trouver les meilleures solutions a posteriori. À l'époque, cette décision semblait être la bonne.

**M. Benjamin:** Il ne s'agit pas d'a posteriori, ou d'après coup. C'est ce qu'on a dit à VIA et au ministre de l'époque le jour où VIA est née.

**M. Gray:** À moins que quelqu'un qui devient riche puisse obtenir une subvention du gouvernement. . .

**M. Keyes:** Permettez-moi de préfacier mes remarques en disant que je tiens à saluer les témoins ici présents aujourd'hui d'avoir le courage de venir devant ce comité, de retenir leurs larmes de crocodile dans leurs propos sur l'inadéquation dans le marché du transport terrestre de voyageurs et d'appuyer ce que tous les témoins les uns après les autres—et notre témoin les a entendus ici car il a suivi un bon nombre de nos audiences—ont décrit comme la mort lente de notre réseau ferroviaire de transport de voyageurs.

La première de mes questions sera la suivante: Si—donnons-lui un nom—M. Lawmore, le président-directeur général des compagnies d'autobus, venait et disait qu'il allait faire mieux marcher les lignes d'autobus en diminuant les services secondaires, en diminuant la fréquence, en ne les faisant partir que des points de forte densité et qu'il allait dire à ces gens de se rendre à ces gares routières en voiture ou en sampan, que sais-je, et qu'ils monteraient dans ses autobus à ces points de forte



[Text]

major city to major city in that way, would you consider that a sound business practice?

[Translation]

densité et feraient la navette de grande ville à grande ville, de cette manière, considéreriez-vous cela comme une bonne pratique commerciale?

• 1105

**Mr. Trotter:** You have too many variables in there, I guess. First of all, remember everybody says that where a train can do its best job, whatever job that is, is in the high density quarter, so that is where you want to be operating that train, is it not?

**M. Trotter:** Cela fait beaucoup trop de variables. Pour commencer, n'oubliez pas que pour tout le monde là où le train est le plus efficace, c'est dans les régions à forte densité et, en conséquence, c'est donc là qu'il faut offrir ce service, n'est-ce pas?

The fact that not everybody lives there is the fact of how we are and how transportation systems have to adapt. It is like the argument about congestion that says: We have all these people in Toronto who are getting gridlock; therefore, let us put them on trains. For the sake of a 5-mile solution in Toronto, or a 7-mile solution, you impose an 850-mile solution on them so that they have to take trains for the other 843 miles. You cannot make short decisions; you have to make them in relation to networks and everything else.

Le fait que tout le monde n'habite pas ces régions de forte densité est le reflet de notre société et nécessite une adaptation des systèmes de transport. C'est comme l'argument sur la congestion. Nous avons tous ces gens à Toronto qui sont coincés dans les embouteillages, en conséquence faisons-leur prendre le train. Pour une solution à un problème de cinq milles à Toronto, ou à un problème de sept milles, vous leur imposez une solution de 850 milles qui les oblige à prendre le train pendant 843 milles de plus. Les solutions ponctuelles ne sont pas bonnes, ce qu'il faut ce sont des solutions globales.

**Mr. Keyes:** To continue that line of questioning just for a second, do bus companies have any routes, let us call them for our sake of argument, feeder routes, to terminals that, say, do not make money? I mean, they are going to go from this town or this city or this hamlet, pick up people there, and get them to the high density area in order for them to get the bus from that high density area to the ultimate destination.

**M. Keyes:** Poursuivons un instant sur le même sujet. Les compagnies d'autobus ont-elles des lignes, disons secondaires, alimentant les lignes principales qui, disons, ne rapportent pas d'argent? Je veux parler de lignes reliant les petites villes, les hameaux ou les villages aux grosses gares routières, où un autre autobus mènera les passagers à leur destination finale.

**Mr. Trotter:** They have those routes and they do not service only people taking bus; they service people taking train, airline and everything else.

**M. Trotter:** Elles ont ces lignes et elles ne servent pas que les gens qui prennent l'autobus; elles servent aussi les gens qui prennent le train, l'avion ou tout autre mode de transport.

**Mr. Keyes:** How many? Are there a lot of those routes? Do you have any statistics?

**M. Keyes:** Combien y en a-t-il? Y a-t-il beaucoup de ces lignes? Avez-vous des chiffres?

**Mr. Trotter:** Oh, yes. I do not have any details, but they exist all across the system.

**M. Trotter:** Oh, oui. Je n'ai pas de chiffres détaillés mais il y en a partout.

**Mr. Keyes:** So in other words the bus companies say: We have a social obligation to people who are living in outlying areas to jump on a bus, even though it may cost us money to do that because eventually we will get them to a route where we are going to make money on it.

**M. Keyes:** Autrement dit, les compagnies d'autobus se disent: nous avons une obligation sociale envers ces personnes qui vivent dans des régions éloignées, qui veulent prendre l'autobus même si cela nous coûte de l'argent car elles finissent par prendre un autre autobus sur une ligne qui elle nous rapporte.

**Mr. Trotter:** No, it is not that, and it varies province by province. I cite Quebec because it is most pronounced there, but it exists elsewhere, where the provincial government, in making the decision about who can have authority on one route, decides whether or not they should serve another route. It is like the bilaterals for air, where you are given the good and the bad. The good and the bad come together. That is why my concern about deregulation is that it be... look at all of that when somebody talks about it.

**M. Trotter:** Non, ce n'est pas cela, et cela varie de province à province. Je cite le Québec car il en est très souvent question ici, mais cela existe ailleurs, où le gouvernement provincial peut accorder une licence d'exploitation d'une ligne à condition d'offrir ses services sur une autre. C'est un peu comme pour les compagnies aériennes, pour avoir les bonnes lignes, il faut assurer aussi les mauvaises. Les deux viennent ensemble. C'est la raison pour laquelle je crains que la déréglementation... Il faut tenir compte du tout.

**Mr. Keyes:** Principal objectives, Mr. Chairman, stated by the bus companies are modern, reliable, economic, safe transportation. There are two other objectives that

**M. Keyes:** Monsieur le président, selon les compagnies d'autobus, leurs principales qualités sont d'être modernes, fiables, économiques et sans danger. Il faudrait qu'en plus

[Texte]

come to mind: accessibility and environment. You said a little earlier here today that no Canadians should be disadvantaged. You said that. VIA Rail moves thousands of handicapped people every week. How many people confined to, say, wheelchairs, do bus companies move?

**Mr. Trotter:** Perhaps I can answer and say that VIA has put in whatever facilities it has at public expense. The government has paid for those facilities.

**Mr. Keyes:** No question.

**Mr. Trotter:** The bus companies have put in, at their own expense, in some cases, such facilities, and have participated with the government in development of new technology to try to adapt to that. As of two weeks ago between Niagara Falls and New York—Niagara Falls Airport, I should say—across the Niagara frontier through Saint Catharines, Hamilton, into Kitchener-Waterloo, every bus, on every departure on that route, all day every day, is equipped with a wheelchair lift.

The bus company is involved in co-ordinating the five paratransit companies in the cities along there so that they will tell the paratransit when the bus is arriving so that it is there to pick up the person in the wheelchair and continue on the route.

The bus industry has willingly participated in that demonstration project in a shared way, putting up its own money and its own time to do that. The bus industry has also led the transportation industry in the two-for-one fares, where a blind person can be accompanied by an escort. That preceded the same fares on the airlines, for example. The bus industry has done an awful lot already and continues to do more.

We have said in earlier material that we have released that, depending on the outcome of that demonstration project on the Niagara frontier, we would eventually move in the case of all routes where the economics were the same as that to make all the buses accessible.

**Mr. Keyes:** That is tremendous, and it deserves a commendation that they are moving that way, but I come back to the question. VIA Rail moves thousands of handicapped people a week.

**Mr. Trotter:** In wheelchairs?

**Mr. Keyes:** In wheelchairs. Can bus companies compete?

• 1110

**Mr. Trotter:** We move some in wheelchairs today.

[Traduction]

elles soient sensibles à l'accessibilité et à l'environnement. Vous avez dit un peu plus tôt qu'aucun Canadien ne devrait être désavantagé. C'est ce que vous avez dit. VIA transporte des milliers de handicapés chaque semaine. Combien de personnes, en chaise roulante, transportent les compagnies d'autobus?

**M. Trotter:** Je pourrais répondre que VIA a mis en place toutes les installations nécessaires aux frais du public. C'est le gouvernement qui a payé ces installations.

**M. Keyes:** Sans aucun doute.

**M. Trotter:** Les compagnies d'autobus ont mis en place, à leurs propres frais dans certains cas, de telles installations et ont participé avec le gouvernement au développement de nouvelles technologies pour répondre à la demande. Depuis deux semaines entre Niagara Falls et New York—l'aéroport de Niagara Falls, devrais-je dire—du passage de la frontière à Niagara jusqu'à St. Catharines, Hamilton et Kitchener-Waterloo, chaque autobus, à chaque départ sur cette ligne, toute la journée, tous les jours, est équipé d'une plate-forme montante pour fauteuil roulant.

Cette compagnie d'autobus coordonne les cinq compagnies de transport de handicapés dans les villes le long de cette ligne, si bien qu'elles sont prévenues de l'arrivée de l'autobus et qu'elles sont là pour prendre en charge le passager en fauteuil roulant jusqu'à sa destination.

L'industrie de l'autobus a volontiers participé à ce projet de démonstration commun en y consacrant ses propres deniers et son propre temps. L'industrie de l'autobus est aussi à l'avant-garde de l'industrie des transports en ce qui concerne les deux billets pour le prix d'un permettant à une personne aveugle d'être accompagnée. C'était avant que ne l'offrent les compagnies aériennes, par exemple. L'industrie de l'autobus a déjà énormément fait et continue de faire plus.

Nous avons dit dans un document publié un peu plus tôt qu'en fonction des résultats de ce projet de démonstration à la frontière de Niagara, nous envisageons d'instaurer ce service sur toutes les lignes présentant les mêmes circonstances afin que tous les autobus soient accessibles.

**M. Keyes:** C'est extraordinaire, et cela mérite des félicitations mais je reviens à ma question. VIA Rail transporte des milliers de handicapés par semaine.

**M. Trotter:** En fauteuil roulant?

**M. Keyes:** En fauteuil roulant. Les compagnies d'autobus peuvent-elles concurrencer VIA Rail?

**M. Trotter:** Nous transportons certaines personnes en fauteuil roulant.



[Text]

**Mr. Keyes:** How many wheelchairs can you get on a bus?

**Mr. Trotter:** Except on the accessible buses, you cannot get any wheelchairs on the bus. You can get the person on the bus and the wheelchair stored underneath. That is not an easy proposition because of the way buses are built. But as you know, there have been a lot of developmental projects going on to try to change that. If you look at the VIA timetables, I think you will find that many of the stations listed there show they are not accessible stations. Only some with platforms—

**Mr. Keyes:** I was going to say, going beyond the bus, that you can pull your wheelchair up to the bus and you can get on the bus if that bus is accessible, but just getting into the bus station has its own difficulties.

**Mr. Trotter:** We are participating with the current committees of the federal government, the previous TDPIC committee and now one that is called ACAT, which is an advisory committee—

**Mr. Keyes:** To ask for government money to help you—

**Mr. Trotter:** No, sir. We are working with them to make the terminals better places in terms of tactile strips, in terms of lowering drinking fountains, improving washroom access—

**Mr. Keyes:** But bus companies have a long way to go to catch up with the accessibility of rail passenger service.

**Mr. Trotter:** I think you will find that—

**Mr. Keyes:** The initiatives are there, no question, but they have a long way to go.

**Mr. Trotter:** I think you will find that the industry is doing an awful lot in that area at its own expense. For example, the bus station in Ottawa is quite accessible for everybody in terms of levels and uniform height.

**Mr. Keyes:** I have been calculating all the different discussions, Mr. Chairman. One, we are comparing apples with oranges; two, we are providing a forum for the bus companies who have a vested interest if passenger rail service does cease to exist, as the argument is made time and time again; three, subsidy arrangements, as pointed out by my colleagues on this side of the table, are vastly different—and in the interest of time I will not get into the discussion of monopoly; four, there is no argument that can be made by the bus companies of an environmental nature if rail passenger service were totally discontinued across this country; and five, buses are certainly not as accessible, although directives and initiatives are going on.

If we should strip from our area of the country, southern and southwestern Ontario, passenger rail service, I just cannot even begin to imagine the 401 or the 403 between Windsor, London, Brantford, Hamilton, and Toronto.

[Translation]

**M. Keyes:** Combien de fauteuils roulants pouvez-vous installer dans un autobus?

**M. Trotter:** Mis à part les bus accessibles, il est impossible de faire monter des fauteuils roulants dans les autobus. On peut faire monter la personne dans l'autobus et mettre son fauteuil roulant dans la soute à bagages. Ce n'est pas facile à cause de la manière dont sont construits les autobus. Mais comme vous le savez, il y a beaucoup de projets à l'essai visant à modifier cette situation. Si vous consultez l'horaire de VIA, vous constaterez que nombre des gares ne sont pas accessibles. Il n'y en a que quelques-unes avec des quais. . .

**M. Keyes:** J'allais dire qu'on peut toujours monter dans l'autobus avec son fauteuil roulant si l'autobus est accessible, mais parfois arriver à la gare routière présente ses propres difficultés.

**M. Trotter:** Nous participons au comité actuel du gouvernement fédéral, l'ancien Comité sur le transport des handicapés et maintenant le Comité consultatif sur l'accès aux transports. . .

**M. Keyes:** Pour demander au gouvernement de l'argent pour vous aider.

**M. Trotter:** Non, monsieur. Nous travaillons avec ces gens pour rendre les gares routières plus simples d'accès, en installant des bandes tactiles, en abaissant les fontaines à eau, en améliorant l'accès aux toilettes. . .

**M. Keyes:** Mais les compagnies d'autobus ont beaucoup de chemin à faire pour rattraper l'accessibilité du rail.

**M. Trotter:** Je crois que vous constaterez que. . .

**M. Keyes:** Les initiatives sont là, sans aucun doute, mais vous avez du chemin à faire.

**M. Trotter:** Vous constaterez que l'industrie fait énormément dans ce domaine à ses propres frais. Par exemple, la gare routière d'Ottawa est tout à fait accessible à quiconque.

**M. Keyes:** J'ai fait un calcul, monsieur le président. Pour commencer, nous comparons des pommes et des oranges. Deuxièmement, nous offrons une tribune aux compagnies d'autobus qui ont intérêt à ce que le service ferroviaire passagers cesse d'exister, comme on ne cesse de nous le répéter; troisièmement, les ententes de subventions, comme l'ont fait remarquer mes collègues de ce côté-ci de la table, sont totalement différentes—et pour gagner du temps je n'entrerai pas dans le débat du monopole; quatrièmement, les compagnies d'autobus ne peuvent présenter aucune défense écologique au cas où les services ferroviaires passagers étaient totalement supprimés; et cinquièmement, les autobus ne sont certainement pas aussi accessibles même si certaines initiatives sont prises.

Si nous supprimions le service ferroviaire passagers dans le sud et le sud-ouest de l'Ontario, je n'arrive même pas à imaginer à quoi ressemblerait la 401 ou la 403 entre Windsor, London, Brantford, Hamilton et Toronto.

[Texte]

**Mr. Trotter:** Mr. Keyes, I presented—

**The Chairman:** Before you answer, Mr. Trotter. Mr. Keyes, you are aware that we invited the bus people to come here to give their views, so we should not complain. We knew they have a different situation, but we wanted to get their views. I think they have been very responsible, quite frankly. With respect, I do not know where your commentary was leading to in terms of questioning the witness. That may be part of the debate we are going to have when we try to do something. But we invited them, and they have come—

**Mr. Benjamin:** The Chair invited them, not the committee.

**Mr. Keyes:** I had no knowledge or no—

**The Chairman:** I can take exception to that too, Mr. Benjamin, pretty darn easily, because as far as I am concerned the Chair could cancel these meetings right now.

**Mr. Keyes:** No, you could not, Mr. Chairman, because we have all in good—

**The Chairman:** I just do not understand. These people have come and they have given a very responsible brief, and there is a very experienced witness here. I do not see why we should belabour points that are definitely in their environment. They admit that VIA Rail is another environment. Mr. Dionne opened up very properly, and most questions have been proper. I just do not see where your commentary is going. Time is getting on, and the other group is already here. They have been sitting patiently all morning. That is all I will say.

You can finish your question or commentary, but you are already three minutes over your time, of which I took at least two minutes.

**Mr. Trotter:** I would simply like to say that we have provided information—a lot of it is government source information, a lot of it is VIA source information—and your statement to me is that you choose not to accept that. We can sit here all day and say, why do you not like it, and you can say, because I do not like it, and I say, why do you not like it, and you say, because I do not like it. It is down to the point that—I guess another homily is that “there is none so blind as those who will not see”. It is there; you decide.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, I just want to make it clear that I had no idea that the bus companies were going to appear. I was not consulted, and I am a member the committee, that the bus companies were invited. A decision was made at some time by someone to invite the bus companies—

[Traduction]

**M. Trotter:** Monsieur Keyes, j'ai présenté—

**Le président:** Avant que vous ne répondiez, monsieur Trotter, monsieur Keyes, vous savez que nous avons invité les représentants des autobus à venir exposer leur point de vue, nous ne devrions donc pas nous plaindre. Nous savions que leur situation était différente mais nous voulions entendre leur point de vue. Je crois, pour être tout à fait honnête, qu'ils se sont comportés de manière très responsable. Je dois dire que je n'ai pas très bien compris ou vous vouliez en venir avec vos questions. Ce sera peut-être un élément du débat quand nous essaierons de faire quelque chose. Mais nous les avons invités et ils sont venus. . .

**M. Benjamin:** La présidence les a invités, pas le comité.

**M. Keyes:** Je ne savais pas . . .

**Le président:** Permettez-moi de ne pas être moi non plus d'accord, monsieur Benjamin, car en ce qui me concerne la présidence pourrait annuler ces réunions immédiatement.

**M. Keyes:** Non, vous ne pourriez pas, monsieur le président, car nous avons tous. . .

**Le président:** Je ne comprends pas. Ces gens sont venus, ils nous ont donné un mémoire très responsable et nous avons un témoin très expérimenté. Je ne vois pas pourquoi nous devrions insister sur des points qui concernent définitivement leur environnement. Ils reconnaissent que VIA Rail appartient à un autre environnement. M. Dionne a très opportunément ouvert le débat et la majorité des questions ont été appropriées. Je ne vois pas du tout où vous voulez en venir. Le temps passe et l'autre groupe est déjà arrivé. Ils attendent patiemment depuis le début de la matinée. C'est tout ce que je dirai.

Vous pouvez terminer votre question ou votre commentaire, mais vous avez déjà dépassé votre temps de trois minutes, dont au moins deux que j'ai utilisées moi-même.

**M. Trotter:** Je voudrais simplement dire que nous avons fourni des renseignements—beaucoup sont de source gouvernementale, beaucoup émanent de VIA—et vous me dites choisir de ne pas les accepter. Nous pouvons discuter toute la journée, moi vous disant, pourquoi n'aimez-vous pas cela, vous me répondant, parce que je n'aime pas cela, et moi vous répétant pourquoi n'aimez-vous pas cela et vous me répondant encore une fois parce que je n'aime pas cela. C'est au point où. . . cela me fait penser à: «Il n'y a pas pire aveugle que celui qui ne veut pas voir». C'est là; c'est à vous de décider.

**M. Keyes:** Monsieur le président, je tiens simplement à dire que j'ignorais que les compagnies d'autobus allaient comparaître. Je n'ai pas été consulté et je suis membre du comité, au sujet de cette invitation. Quelqu'un, à un moment ou à un autre, a décidé d'inviter les compagnies d'autobus. . .



[Text]

[Translation]

• 1115

**The Chairman:** You are not the spokesperson.

**Mr. Keyes:** That is fine. I am here to sit and I am here to listen as well. I welcome the remarks and I want to make that perfectly clear. I do not say that your remarks or your dedication to your industry is not overlooked, and I appreciate your being here. I am just stating some of the facts as I have heard them over the last hour and a half. I cannot understand the relationship between a company—they are rubbing their hands together. It is terrific. Too bad about passenger rail service, but let me tell you, if it does crash, we have a great alternative here.

**The Chairman:** Okay, Mr. Keyes—

**Mr. Langlois:** This is a big mistake. They pay taxes, they pay—

**The Chairman:** Colleagues, this is degenerating into a cat fight that is unnecessary at this particular stage.

We had the witnesses, they have given a very comprehensive brief. They were invited by the steering committee. If this committee had to work on getting all the members together to make a decision we would not have had any hearings, on anything.

We have tried to have some balance to the witnesses. We have witnesses who are very for VIA and we have witnesses who have a vested interest, as everyone said. However, I think they gave us some very good information that will help those who perhaps want to support the decision.

The next witness is a witness that is very definitely against what the government is going to do. We have tried to have some balance. We are not going to chastise the next witness because he may be for VIA.

**Mr. Gray:** No, Mr. Chairman. They come from home.

**The Chairman:** Do you want to ask a question, Mr. Gray?

**Mr. Gray:** Mr. Chairman, I would like to say—

**The Chairman:** In the last half hour we have not proved a thing or done very much.

**Mr. Gray:** Mr. Chairman, sometimes it is very difficult. With respect to the attack on the bus companies which we have before our committee, our Canadian society and our transportation community have to work together.

**Mr. Chairman,** if I could digress a little bit to say that—

**The Chairman:** Not very much.

**Mr. Gray:** —only for two seconds, sir. If you throw wood into your house for your fireplace and you do it as a family, then everybody does it. If you do it alone, you feel alone. We have bus companies, we have railroad

**Le président:** Vous n'êtes pas porte-parole.

**M. Keyes:** D'accord. Je suis ici pour siéger et je suis ici également pour écouter. J'apprécie vos remarques et je tiens à ce que cela soit parfaitement clair. Je ne dis pas que vos remarques ou votre dévouement envers votre industrie ne sont pas ignorés et je suis content de vous voir ici. J'expose simplement certains des faits que j'ai entendus au cours de la dernière heure et demie. Je n'arrive pas à comprendre le rapport entre une compagnie—Ils se frottent les mains. C'est extraordinaire. Dommage pour le service ferroviaire passagers, mais permettez-moi de vous dire que s'il disparaît, nous avons un excellent service à vous offrir.

**Le président:** Très bien, monsieur Keyes—

**M. Langlois:** C'est une grave erreur. Ils paient des taxes, et ils paient. . .

**Le président:** Chers collègues, le débat est en train de dégénérer de façon tout à fait inutile pour le moment.

Nous avons des témoins, ils nous ont communiqué un excellent mémoire. Ils ont été invités par le comité directeur. S'il fallait dans ce comité que tous les membres soient d'accord pour prendre des décisions, nous ne tiendrions jamais d'audiences.

Nous avons essayé d'équilibrer la liste des témoins. Nous avons des témoins qui sont très favorables à VIA et nous avons des témoins qui ont des intérêts à défendre, comme tout le monde le sait. Cependant, je crois qu'ils nous ont donné d'excellents renseignements qui aideront peut-être ceux qui veulent appuyer cette décision.

Le témoin suivant est définitivement contre l'initiative du gouvernement. Nous essayons d'équilibrer les témoignages. Sous prétexte qu'il est pour le maintien de VIA nous n'allons pas blâmer le témoin suivant.

**M. Gray:** Non, monsieur le président. Ils viennent de chez eux.

**Le président:** Vous voulez poser une question, monsieur Gray?

**M. Gray:** Monsieur le président, j'aimerais dire. . .

**Le président:** Au cours de la dernière demi-heure, nous n'avons rien prouvé ni fait grand-chose.

**M. Gray:** Monsieur le président, parfois c'est très difficile. Disons au sujet de cette attaque contre les compagnies d'autobus que notre société canadienne et notre communauté de transports doivent travailler ensemble.

Monsieur le président, si je pouvais faire une petite digression, je dirais. . .

**Le président:** Pas longtemps.

**M. Gray:** . . . seulement deux secondes, monsieur. Quand vous mettez du bois dans votre maison pour votre cheminée, c'est pour la famille et tout le monde participe. Si vous le faites tout seul, vous vous sentez seul. Nous

[Texte]

companies, we have airlines and everything else. It is not a compromise, everybody is working together.

**The Chairman:** That is fine, Mr. Gray. Thank you. The chairman is feeling a little alone here at the moment.

**Mr. Dionne:** Mr. Chairman, I will try to make you feel a little less lonely.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Dionne:** I will simply thank the witnesses for their capable presentation here today. Although I do not necessarily agree with all of it, I do thank them for coming. I think their information has been valuable to this committee and I will leave it at that so that we can hear the other witnesses who are here and waiting.

Thank you, sir.

**The Chairman:** That is the experience you had when you were chairman of this committee and I was opposition critic. I do not know if I was ever as co-operative as you were in the contribution you just made. I think it is appreciated by other members and it is certainly appreciated by the next witness who has been sitting here since 9.30 a.m.

Thank you very much, Mr. Trotter and Mr. Gillis, for your presentation today.

I wish we had a video of your presentation, regardless of whether everyone agrees with it or not. Not only was the brief a model but also the way you presented it, which of course is a reflection of your vast experience in the whole field, Mr. Trotter. Perhaps you should have been on the royal commission.

I will not ask you questions about whether that is the way to run a railway—you make a decision on it, then have a royal commission—because you most likely would think that was a loaded question. I know that is not the way you would do it.

You mentioned your passengers and the amount through scheduled, charter, and tour. As a matter of rough guide, from your income or your revenue, what is the breakdown between scheduled, charter, and tour?

**Mr. Trotter:** If you want a more comprehensive answer I would like to give it to you in writing, sir. It certainly varies company by company. I will try to provide you with some more detail.

• 1120

**The Chairman:** Do not worry too much about it, because most likely it will not help us too much in the deliberations anyway. But we got into this business of schedule, charter and tour, and we have talked about tours and the rail and all this type of thing. I was

[Traduction]

avons des compagnies d'autobus, nous avons des compagnies de chemin de fer, et nous avons des compagnies aériennes. Ce n'est pas un compromis, tout le monde travaille ensemble.

**Le président:** Très bien, monsieur Gray. Merci. Le président se sent un peu seul en ce moment.

**M. Dionne:** Monsieur le président, je vais essayer de vous faire sentir un peu moins seul.

**Le président:** Merci.

**M. Dionne:** Je veux simplement remercier les témoins de leur très bon exposé. Bien que je ne sois pas nécessairement d'accord avec tout ce qu'ils disent, je les remercie d'être venus. Je pense que les renseignements qu'ils nous ont communiqués nous seront fort utiles et je n'en dirai pas plus afin que nous puissions passer aux autres témoins qui attendent.

Merci, monsieur.

**Le président:** C'est le fruit de votre expérience lorsque vous étiez président de ce comité et que j'étais critique de l'opposition. Je ne pense pas avoir jamais été aussi coopératif que vous venez de l'être à l'instant. Je pense que les autres membres vous en savent gré et que le témoin suivant qui attend depuis 9h30 vous en sait certainement gré.

Monsieur Trotter et monsieur Gillis, je vous remercie infiniment de votre témoignage.

J'aurais souhaité que nous ayons une vidéo de votre présentation, que l'on soit ou non d'accord avec son contenu. Non seulement votre mémoire était un modèle mais également la manière dont vous l'avez présenté, ce qui bien entendu traduit votre vaste expérience dans ce domaine, monsieur Trotter. Vous auriez peut-être dû être nommé à la commission royale.

Je ne vous demanderai pas si c'est la manière d'exploiter un chemin de fer—la décision d'abord et la commission royale après—car vous penseriez fort vraisemblablement que ma question est tendancieuse. Je sais que vous ne procéderiez pas ainsi.

Vous avez mentionné le total de vos passagers pour vos services réguliers, nolisés et de circuits touristiques. En gros, sur le plan de vos revenus ou de vos recettes, quelle est la répartition entre les services réguliers, nolisés et les circuits touristiques?

**M. Trotter:** Si vous voulez une réponse plus complète, j'aimerais vous la faire parvenir par écrit, monsieur. Cela varie de compagnie à compagnie. J'essaierai de vous fournir ces chiffres avec plus de détail.

**Le président:** Ne cherchez pas trop car fort vraisemblablement cela ne nous aidera pas beaucoup dans nos délibérations. Mais vous avez parlé de services réguliers, de services nolisés et de circuits touristiques, et des comparaisons avec le rail. Je voulais simplement



[Text]

interested in whether or not there are any relevant figures without a lot of detail or a lot of research necessary.

My last question, which is a loaded question—and I am sure I know the answer to it—involves Mr. Gillis, you, and all the other 20:50 companies. Are you planning to raise fares in those areas where VIA service is going to be reduced and cut, or are you doing market surveys on that?

**Mr. Trotter:** No, sir, I can answer quite categorically two things. One is that there have been some price increases that are normal annual increases that would go in every February or every January, that look like the regular inflationary increases, 3%, 4%, 5% or whatever, some of which were planned last March or April, and the board hearing process has gone on. We have said as an industry that we are not going to raise prices in those areas where VIA is decreasing or disappearing. It would be counter-productive. We are in the service business and we are interested in attracting customers. If we just got a few customers from VIA, why would we turn around and raise the price and drive those customers and everybody else away?

Second, I spoke about the density of operations in transportation. The more passengers we have the better the return on that operation. So the few extra we get at the existing prices are going to improve the operations to the point where it would be counter-productive to raise the prices.

Third, the public utility boards regulate the prices to a greater or lesser degree in the provinces. They are going to be watching that as well. They are going to be assuring that prices do not go up.

**Mr. Fontana:** Is that a commitment you are making to the public on behalf of your industry?

**The Chairman:** The Public Utilities Board—

**Mr. Trotter:** I cannot make a commitment to the Public Utilities Board. I can tell you that is what the industry people have said. You will see it in black and white in the attachment of Greyhound; they have said exactly that.

**Mr. Fontana:** I am just asking you. Now that you have made that statement, we will be very watchful.

**Mr. Trotter:** Yes, sir, and it was in the newspaper as well. I am not trying to hide it.

**The Chairman:** And you do have to work with the Public Utilities Board, as you remind us, to say the least.

Thank you very much for coming, for your brief and your verbal presentation and answers to the questions. It has been good to see you here as a witness, since you have been tracking us as an observer. Thank you very much.

[Translation]

savoir si vous aviez des chiffres avec plus de détails et, pour ce faire, il fallait faire des recherches supplémentaires.

Ma dernière question, qui est tendancieuse—et je suis sûr d'en connaître la réponse—concerne M. Gillis, vous, et toutes les autres compagnies 20:50. Avez-vous l'intention d'augmenter vos tarifs dans les régions où VIA va réduire ou supprimer ses services, ou procédez-vous à des analyses de marché?

**M. Trotter:** Non, monsieur, je peux vous donner deux réponses catégoriques. Premièrement, il y a eu certaines augmentations de prix qui sont des augmentations annuelles normales en février ou en janvier, qui ressemblent aux augmentations régulières de l'inflation, 3 p. 100, 4 p. 100 ou 5 p. 100, selon les cas, dont certaines étaient prévues en mars ou avril dernier, et la procédure d'audiences a eu lieu devant la commission. Nous avons dit que notre industrie n'augmenterait pas ses prix dans les régions où les services de VIA diminuent ou disparaissent. Ce serait contre-productif. Nous sommes dans les services, et ce qui nous intéresse, c'est attirer de nouveaux clients. Si VIA nous cède quelques clients pourquoi augmenter les prix et perdre ces nouveaux clients et les autres?

Deuxièmement, j'ai parlé de la densité des opérations dans les transports. Plus il y a de passagers, meilleure est la rentabilité. Donc ces quelques passagers supplémentaires aux prix actuels nous permettront d'améliorer nos prestations, et il serait contre-productif d'augmenter les prix.

Troisièmement, les commissions de services publics réglementent les prix à un degré plus ou moins grand dans les provinces. Elles vont surveiller également cela. Elles vont s'assurer que les prix n'augmentent pas.

**M. Fontana:** Est-ce une promesse que vous faites au public au nom de votre industrie?

**Le président:** Les commissions de services publics. . .

**M. Trotter:** Je ne peux faire de promesses à la Commission des services publics. Je vous rapporte les propos de l'industrie. Vous le verrez en noir et blanc dans l'annexe de Greyhound; c'est exactement ce qu'ils disent.

**M. Fontana:** Je vous pose simplement la question. Maintenant que vous avez fait cette déclaration, vous ferez attention.

**M. Trotter:** Oui, monsieur, et c'était dans les journaux également. Je n'essaie pas de cacher quoi que ce soit.

**Le président:** Et il vous faut travailler avec la Commission des services publics, comme vous nous l'avez rappelé, pour le moins.

Je vous remercie infiniment d'être venu, de votre mémoire et de votre exposé ainsi que de vos réponses aux questions. C'est avec plaisir que nous vous avons entendu comme témoin puisque vous nous suivez depuis longtemps comme observateur. Merci beaucoup.

[Texte]

**Mr. Trotter:** Thank you again for the opportunity, sir.

**The Chairman:** The next witnesses are from Rural Dignity of Canada and VIA Gaspesia Committee: Cynthia Patterson and Gaëtan Beaulieu.

I would like to welcome you. I know you have been sitting patiently in the back and you may have heard some of the dialogue. Anyway, some members have had to go to committees and the House, and I am glad you have been patient. Unfortunately, I will have to go somewhere myself. I am trying to catch a plane.

**Le vice-président:** Nous poursuivons immédiatement en accueillant M<sup>me</sup> Cynthia Patterson, coordonnatrice nationale de Dignité rurale du Canada, et M. Gaëtan Beaulieu, secrétaire du Comité VIA Gaspésie. Madame Patterson et monsieur Beaulieu, bienvenue au Comité.

• 1125

Dans un premier temps, je vais donner la parole à M<sup>me</sup> Patterson pour lui permettre de nous exposer les grandes lignes de son intervention d'aujourd'hui.

**Mme Cynthia Patterson (coordonnatrice nationale de Dignité rurale du Canada):** Merci et bonjour.

I thank you for the opportunity to come here today. Rural Dignity is a national citizen's group that was organized in 1986 and nationally incorporated in 1987. Our role is to try to maintain vital services in rural areas and to revitalize small communities. We encourage all levels of government to make policies that recognize and take into account our rural realities.

One of the realities that policy-makers tend to forget is that 90% of this country, excluding the Territories, is rural. We have 9,000 small cities, towns and villages in this country, as opposed to only 70 urban centres. Nearly one-third of the population of this country is rural and our numbers have been increasing since 1961.

With the advent of computers, people are able to live much further away from the centres than they used to, much further away from their places of work. More city people are seeking a healthier environment in which to live and raise their children, so they are also moving to rural areas. People are able to take longer vacation time and are willing to go further to get their vacations. Seniors are looking for more tranquil places and less expensive living. All these factors are very much changing the mix of the rural population. Rural Canada is in the process of entering a new phase of its existence, and this new phase has the potential of being very exciting in revitalizing the countryside in this country.

If the potential for revitalization is to be fulfilled and if our contributions, economic and otherwise, are to receive the respect they deserve, we must be included in this

[Traduction]

**M. Trotter:** Encore merci de votre invitation, monsieur.

**Le président:** Les témoins suivants représentent la Dignité rurale du Canada et le comité VIA Gaspésie: Cynthia Patterson et Gaëtan Beaulieu.

Permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue. Je sais que vous attendez patiemment au fond de la salle et que vous avez peut-être entendu une partie des échanges. Quoi qu'il en soit, certains députés ont dû partir pour d'autres comités et la Chambre, et je suis heureux que vous ayez été patients. Malheureusement, il faut moi-même que je m'en aille. J'ai un avion à prendre.

**The Vice-Chairman:** We proceed right away by welcoming Mrs. Cynthia Patterson, National Coordinator of Rural Dignity of Canada and Mr. Gaëtan Beaulieu, Secretary of the VIA Gaspésie Committee. Mrs. Patterson and Mr. Beaulieu welcome to the committee.

I would like, first of all, to give the floor to Mrs. Patterson, who will give us the highlights of her brief.

**Mrs. Cynthia Patterson (National Co-ordinator for Rural Dignity of Canada):** Thank you, and good morning.

Je vous remercie de me donner l'occasion de prendre la parole ici aujourd'hui. Dignité rurale est un regroupement national de citoyens créé en 1986 et constitué à l'échelle nationale en 1987. Nous avons pour objectif de maintenir les services essentiels dans les régions rurales et de redonner de la vitalité aux petites collectivités. Nous encourageons tous les niveaux de gouvernement à adopter des politiques qui reconnaissent l'importance de la vie rurale et en tiennent compte.

Les auteurs des grandes orientations de notre pays ont tendance à oublier que 90 p. 100 de son territoire est rural, à l'exclusion des Territoires-du-Nord-Ouest. Nous comptons 9,000 petites villes, bourgs et villages, par opposition à seulement 70 centres urbains. Près d'un tiers de la population de notre pays vit donc en milieu rural, et le nombre est à la hausse depuis 1961.

L'arrivée des ordinateurs a permis aux gens de s'éloigner beaucoup plus qu'auparavant des centres urbains et de leurs lieux de travail. Davantage de citoyens urbains sont à la recherche d'un milieu plus sain où vivre et élever leurs enfants et s'installent donc dans des régions rurales. Les gens peuvent aussi prendre de plus longues vacances et sont disposés à aller plus loin pour en jouir. Les personnes âgées cherchent des lieux plus tranquilles où le coût de la vie est moins élevé. Tous ces facteurs sont donc en train de modifier la population rurale traditionnelle. Le Canada rural est au seuil d'une nouvelle étape de son existence qui pourrait se révéler très stimulante et revivifiante.

Si l'on veut qu'un tel renouveau se réalise et qu'on accorde à notre contribution économique et sociale l'importance qu'elle mérite, il faudra que nous aussi



[Text]

country's national railway system and not simply banished to the hinterland, which is what we feel has happened.

In the past couple of years, with people becoming more sensitive to environmental issues, we have heard a lot about the concept of ecosystems, particularly since the Alaskan oil spill last spring. I put it to you that towns and villages in this country constitute ecosystems. They are very, very fragile and they live on a delicate balance. When major policy decisions, such as taking away trains happen, those ecosystems are thrown right out of balance. You can see in looking at a list of the cuts that it is mostly the regions in this country that are being cut from the VIA system.

An old trainman on the Gaspé coast where I live said to me this summer, "You cannot have a river without brooks". What has happened with the decisions made by Mr. Bouchard is that we are being left with not a river, but just a pitiful creek with absolutely no brooks feeding into the river that once constituted the whole system.

**Mr. Benjamin:** We are up the creek!

**Ms Patterson:** We are up the creek, that is right.

The ties that bind this country together are being severed. What is being left is an increasingly self-preoccupied centre that looks something like Ottawa-Montreal-Toronto with an occasional reference to Vancouver, and the regions becoming increasingly alienated. There is a great deal of talk now about Meech Lake as being the centrepiece of unity in this country, but there are so many other policies happening now that are totally destroying the unity of this country. The transportation policy is one of them. The truth is that hundreds of communities are being squeezed out of this federal government's picture of Canada.

When we look at the rural demographics, we have lots of figures floating around, as did the witnesses who preceded me, but I would like to put them in more specific terms to describe who we are in rural Canada and what we need. The national assessment on the impact of rail cuts is focused largely on the economic repercussions. I would like to suggest today that you enlarge your concerns to look at the needs of health services and the needs of seniors.

• 1130

Rural Dignity became involved in this aspect of the issue because we learned very early on that a third of Canada's seniors live in rural areas. The definition I am using here is communities of 10,000 people or smaller. More than 3,000 small towns in this country have recently become retirement havens. Their percentage of seniors is more than twice that of the national average. Any

[Translation]

soyons desservis par le chemin de fer national et que nous ne soyons pas simplement relégués à l'arrière pays comme nous en avons malheureusement l'impression.

Ces dernières années, la population s'est sensibilisée aux questions environnementales, et on entend beaucoup parler maintenant des écosystèmes, surtout depuis le déversement de pétrole en Alaska le printemps dernier. Or d'après moi, les petites agglomérations et les villages de notre pays constituent des écosystèmes. Ils sont très, très fragiles et dépendent d'un équilibre très précaire. Lorsqu'on prend des décisions ayant un grand retentissement comme celle de retirer le service ferroviaire, ces écosystèmes sont tout simplement bouleversés. On n'a qu'à se reporter à la liste des compressions de services à Via Rail pour voir que ce sont surtout les régions rurales de notre pays qui s'en ressentiront.

Un vieux cheminot de la Gaspésie, région où je vis, me disait cet été qu'on ne peut avoir de rivière sans ruisseaux. Or après les décisions de M. Bouchard, tout ce qu'on nous laisse, c'est une misérable petite crique, et pas un seul ruisseau pour alimenter la rivière, c'est-à-dire notre ancien réseau principal.

**M. Benjamin :** Nous sommes dans de beaux draps!

**Mme Paterson :** Nous sommes dans de beaux draps, vous avez raison.

On est en train de rompre les liens qui unissent notre pays. Il ne reste qu'un centre de plus en plus préoccupé de lui-même, c'est-à-dire l'axe Ottawa-Montréal-Toronto, avec à l'occasion une pointe jusqu'à Vancouver, et des régions de plus en plus aliénées. On entend beaucoup parler de l'accord du lac Meech comme le fondement de l'unité de notre pays, mais il y a tant d'autres politiques qui en ce moment sapent cette unité même. La politique des transports en fait partie. Des centaines de collectivités sont rejetées hors du cadre du gouvernement fédéral.

Lorsqu'on examine les facteurs démographiques relatifs au milieu rural, on se rend compte qu'il y a beaucoup de chiffres là-dessus, et d'ailleurs le témoin précédent en a mentionné, mais j'aimerais quant à moi préciser ce que nous sommes et quels sont nos besoins. D'abord, on a surtout insisté sur les répercussions économiques à l'échelle nationale des réductions du service ferroviaire. J'aimerais cependant que vous teniez aussi compte des conséquences sur les besoins des personnes âgées en matière de services médicaux.

Dignité rurale s'est intéressée à cet aspect de la question parce que nous nous sommes rendus compte très tôt qu'un tiers des personnes âgées canadiennes vivent dans des régions rurales. Quand je parle de collectivités ici il s'agit d'agglomérations de 10,000 personnes ou moins. Or plus de 3,000 petites villes de notre pays sont récemment devenues des lieux recherchés pour y vivre à

## [Texte]

government policy being implemented in a rural area should, but usually fails to, take into account this special feature of our population profile. We remind you that a third of seniors do not have cars and do not drive. For many rural Canadians, then, access to a full range of medical services is contingent on daily passenger trains. For example, again, where I live, the Chandler station on the Chaleur line is the most lucrative station on the coast and 5% of its revenues consist of local traffic on the coast, getting seniors to the major hospital on the coast.

Because Rural Dignity's resources are limited—we are a modest-size citizens' group—we could not begin to do a comprehensive study of the effects of these cuts on all the regions of Canada. So we have focused on the Chaleur line, which serves the southern part of the Gaspé peninsula. We are using this as our example, and we ask that you extrapolate from the information Mr. Beaulieu and I give you today and realize that what we describe to you will hold true also for the people of Cape Breton, the people of Kapuskasing and parts of British Columbia and Saskatchewan.

Within the Chaleur line, as I described before, we have a tremendous number of seniors, certainly well above the national average. Working for studies made for our community health departments at the provincial and municipal level, we found our population in the Gaspé has a higher percentage of seniors than both provincial and national averages; second, that this trend is accelerating; third, that Gaspésians must travel outside the region for many health services. Over the past four years—this is a per annum figure—Gaspésians have travelled more than 30 million kilometres per year for health care, and 20 million of those kilometres were exterior to the region.

So you can see when we read a lot of the VIA reports that talk about journeys of 50 kilometres they are absolutely meaningless to us. With 1,000 kilometres you are talking. Over 12% of all our hospitalizations take place exterior to the region, in either Quebec or Montreal.

Gaspésians already pay heavily for the costs associated with obtaining these services. Over 2/3 of all the transportation costs associated with getting health care go towards travel costs exterior to the region. Many of the people who must assume these additional costs are already disadvantaged economically. According to a 1985 study of people receiving medical care exterior to the region, half

## [Traduction]

la retraite. Le pourcentage des personnes âgées qui y habitent est en effet le double de la moyenne nationale. En conséquence toute politique gouvernementale ayant des répercussions sur le monde rural devrait tenir compte de cette caractéristique importante de la démographie rurale, mais règle générale, elle ne le fait pas. Il importe ici de rappeler qu'un tiers des personnes âgées ne possèdent pas de voiture et ne conduisent pas. Compte tenu de cela, la seule solution pour bon nombre d'habitants des régions rurales du Canada, le seul moyen d'avoir un accès sûr à tous les services médicaux est le train de voyageurs. Ainsi par exemple, dans la région où je vis, la gare de Chandler sur le tronçon de la Baie des Chaleurs est la plus rentable de la région côtière, et 5 p. 100 de ses recettes correspondent aux services côtiers locaux grâce auxquels les personnes âgées peuvent se rendre au principal hôpital situé sur la côte.

Étant donné le peu de ressources de Dignité rurale, car notre groupe est de taille modeste, nous n'avons pas pu effectuer d'étude globale des conséquences de ces compressions sur toutes les régions du Canada. Nous avons donc fait porter notre attention sur le corridor de la Baie des Chaleurs, qui dessert la partie sud de la Gaspésie. M. Beaulieu et moi-même nous sommes penchés sur cet exemple, et nous vous demandons de ne pas oublier que les conclusions de notre étude peuvent aussi s'appliquer au Cap Breton, à Kapuskasing et à des régions de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan.

Ainsi que je l'ai déjà dit, dans la région desservie par le service de la Baie des Chaleurs de l'Océan, nous comptons un très grand nombre de personnes âgées, certainement beaucoup plus que la moyenne nationale. Or après avoir participé à des études tant provinciales que municipales, entreprises par nos services de la santé communautaire, nous avons découvert que cette forte concentration de personnes âgées en Gaspésie est supérieure à la fois aux moyennes provinciales et nationale; en second lieu, cette tendance est à la hausse, et en troisième lieu, les Gaspésiens doivent sortir de leur région pour recevoir bon nombre de soins médicaux. Au cours des quatre dernières années, des Gaspésiens ont franchi plus de 30 millions de kilomètres par année pour obtenir des soins médicaux, et 20 millions de ces kilomètres se trouvent à l'extérieur de leur région.

Vous pouvez donc comprendre que lorsqu'on nous parle de voyages de 50 kilomètres dans les rapports de VIA, cela ne veut rien dire à nos yeux. Il faudrait parler de distances de 1,000 kilomètres pour que cela corresponde à quelque chose d'important. Plus de 12 p. 100 de tous nos cas d'hospitalisation doivent se rendre à l'extérieur de la région, soit à Québec, soit à Montréal.

Les Gaspésiens doivent déjà payer des coûts très lourds pour avoir accès à ces services. Plus de deux-tiers de tous les coûts de transport liés aux soins médicaux correspondent à des trajets à l'extérieur de la région. En outre, bon nombre des personnes qui doivent assumer ce fardeau supplémentaire sont déjà défavorisées sur le plan économique. Selon une étude effectuée en 1985 sur les



## [Text]

of them come from households where the total household income is \$15,000 or below. That is a lot of people and it is not much money.

What we can see is that seniors constitute a high percentage in the rural areas, they require more health care, they have more difficulty in obtaining it, and they have more difficulty in paying for it. A health professional doing a study in 1985 put it very bluntly. He said the saying "better to be rich and in health than poor and sick" certainly applies to the population of Gaspésie. In effect, to be poor and sick in a large centre automatically means one is richer and healthier than someone residing in a remote region.

Rural Canadians are already transport disadvantaged. Through our federal and provincial taxes we contribute annually to airports we never enter, expressways we do not drive on, city buses and subways we rarely use. Trains are essential to our participation in the affairs of this country and to meeting our medical needs. We urge the Government of Canada to develop VIA and not to destroy it.

• 1135

Just before leaving home I got this letter from people I do not know in Janetville, Ontario. They wrote to Rural Dignity because they are so concerned about this, and I quote:

Indeed, the loss of rail service for rural Canada is a crime perpetrated on the small struggling areas that have a place in society, but just not a business or a political face. Our anger and dismay rivals that of a death loss and grief can only follow. For environmental reasons we will go back to horse and buggy if necessary, and will survive.

We have come up with a few recommendations we would like this committee to take into account:

- (1) that the committee insist the Hon. Minister Bouchard place a moratorium on the proposed VIA cuts for at least one year, and that he order an independent study of the potential of passenger rail in Canada;
- (2) that the vulnerability of rural communities be taken into account when changing rail service, and that every effort be made to achieve fairness in our national transportation policies;
- (3) that marketing policies be developed specifically for rural areas that will encourage maximum revenues in the

## [Translation]

personnes qui recevaient des soins médicaux à l'extérieur de la région, la moitié d'entre elles venaient de ménages à revenu de 15,000\$ ou moins. Cela fait beaucoup de monde, et peu d'argent.

Les personnes âgées constituent une proportion élevée de la population rurale, elles ont un plus grand besoin de services médicaux, elles peuvent plus difficilement les obtenir, et elles ont encore plus de difficulté à les payer. Un professionnel de la santé qui effectuait une étude en 1985 nous l'a dit sans ménagement. Selon lui, le dicton transformé «mieux vaut être riche et en santé que pauvre et malade», s'applique certainement à la population de la Gaspésie. On pourrait même dire qu'une personne pauvre et malade mais vivant dans un grand centre est plus riche et plus en santé qu'une personne habitant dans une région éloignée.

Les Canadiens des régions rurales sont déjà défavorisés sur le plan des transports. Toutefois, en tant que contribuables fédéraux et provinciaux, nous défrayons à chaque année le fonctionnement d'aéroports dans lesquels nous n'allons jamais, d'autoroutes que nous n'empruntons jamais et d'autobus et de métros que nous utilisons rarement. Les trains sont un maillon essentiel à notre participation à la vie de notre pays et à la satisfaction de nos besoins médicaux. Nous prions donc instamment le gouvernement du Canada de développer le réseau VIA plutôt que de le détruire.

Juste avant de partir de chez moi, j'ai reçu cette lettre de gens que je ne connais pas à Janetville, Ontario. Ils ont écrit à Dignité rurale parce qu'ils sont très inquiets à ce sujet. Je les cite:

En fait, la perte du service ferroviaire au Canada rural est un crime que l'on commet contre les petites collectivités qui se débattent et qui ont un rôle à jouer dans notre société, sans pour autant avoir acquis une importance industrielle ou politique. Les sentiments de colère et de déception que nous éprouvons sont comparables aux émotions ressenties après la mort d'un ami. Pour protéger l'environnement, nous reprendrons le cheval et la charette s'il le faut, et nous survivrons.

Nous avons formulé quelques recommandations et nous espérons que ce Comité en tiendra compte:

- (1) que le Comité insiste pour que l'honorable ministre Bouchard impose un moratoire sur les coupures proposées pour VIA Rail pendant au moins un an, et qu'il fasse mener une étude indépendante du potentiel du transport ferroviaire des passagers au Canada;
- (2) que l'on tienne compte de la vulnérabilité des collectivités rurales lorsqu'on songe à modifier le service ferroviaire, et que l'on déploie tous les efforts nécessaires pour que les politiques nationales de transport soient justes et équitables;
- (3) que des politiques de marketing soient mises au point visant spécifiquement les régions rurales afin d'encourager

*[Texte]*

peak periods of Christmas and summer, thereby helping to offset the slower months;

(4) that local save-our-train committees be recognized by VIA and the Government of Canada as the valuable sources of information and ideas that they are. That we be regarded as friends and resources, not as the enemies in this and that we, therefore, be consulted in preparing the plans that aim to revitalize rather than reduce passenger rail.

Voici maintenant M. Gaëtan Beaulieu de la Fédération des caisses populaires; il est aussi secrétaire du Comité VIA Gaspésie.

**M. Gaëtan Beaulieu (secrétaire, Comité VIA Gaspésie):** Monsieur le président, messieurs, nous voulons d'abord vous remercier de nous donner l'occasion d'exprimer le point de vue des Gaspésiens sur le projet du gouvernement canadien de réduire les services de VIA Rail. Vous avez peut-être reçu une copie du petit mémoire que nous allons présenté. Je ne le lirai pas au complet, puisque ce serait trop long. J'en ferai quand même un résumé assez bref.

D'abord, ce Comité VIA Gaspésie a été formé vers la fin de l'été, à la fin du mois d'août plus précisément, par une douzaine de représentants d'organismes dont la plupart avaient participé aux audiences communautaires qui se sont tenues à Paspébiac, le 2 août dernier, audiences auxquelles ont participé près de 500 personnes.

Au cours des dernières semaines, le Comité VIA Gaspésie a travaillé à la recherche d'informations sur ce que signifiait la disparition possible du train entre Gaspé et Matapédia, c'est-à-dire la route qui nous intéresse principalement. Nous avons d'abord découvert que, d'après le plan initial, ce train devrait disparaître. Or, le 4 octobre dernier, le ministre Bouchard a annoncé que le train serait maintenu, mais à raison de trois jours par semaine. Le Comité VIA Gaspésie juge que cette «solution», que je mets entre guillemets, cette «solution» improvisée, dis-je, n'en est pas vraiment une, puisque la décision a été vraiment improvisée.

Nous considérons que trois jours par semaine n'est pas suffisant. D'abord parce que le train circulerait aux jours les moins achalandés, c'est-à-dire les lundis, jeudis et samedis. Les deux jours de la semaine où précisément les étudiants, par exemple, retournent dans leur famille, soit les vendredis ou les dimanches, sont donc des jours où le train ne passerait pas.

Il y a également beaucoup d'inconvénients pour les gens d'affaires, et ils sont nombreux. Ils préfèrent voyager en train la nuit pour se rendre à Montréal et revenir la nuit suivante. Ces personnes devraient donc séjourner à Québec ou Montréal durant une journée ou deux de plus. Ce qui entraîne des coûts et, bien sûr, un manque de productivité considérable.

Nous jugeons donc cette solution de train à trois jours par semaine, tout à fait insensée.

*[Traduction]*

des revenus maximum pendant les périodes de pointe de Noël et de l'été, dans le but de compenser pour les mois moins achalandés;

(4) que les comités locaux de préservation des services ferroviaires soient reconnus par VIA Rail et par le gouvernement du Canada comme sources précieuses d'information et d'idées. Que nous soyons considérés des amis et des ressources, et non pas des ennemis et que nous soyons consultés lors de la préparation de plans ayant pour objectif de revitaliser plutôt que de réduire le transport ferroviaire des passagers.

We will now hear from Mr. Gaetan Beaulieu of the Fédération des caisses populaires, who is also Secretary of the VIA Gaspésie Committee.

**Mr. Gaetan Beaulieu (Secretary, VIA Gaspésie Committee):** Mr. Chairman, gentlemen, we would like first of all to thank you for this opportunity to express the Gaspésien point of view on the federal government's plans to cut VIA Rail service. You may have already received a copy of the short brief that we intend to present. I will not read it in its entirety, since that would take too much time. I will give you a brief synopsis of our main points.

First of all, the VIA Gaspésie Committee was set up in the late summer, in late August to be exact, by about a dozen representatives of organizations, most of whom had taken part in a community hearing held in Paspébiac on August 2, which was attended by nearly 500 people.

Over the past few weeks, the VIA Gaspésie Committee has compiled information on the impact of the possible disappearance of the train between Gaspé and Matapédia, the route that is our primary concern. We first discovered that according to the original plan, this route was to be eliminated. However, on October 4th, Minister Bouchard announced that this train would be maintained, but only three days a week. The VIA Gaspésie Committee deems this improvised, last-minute "solution" completely unacceptable.

We consider three days a week insufficient. Our first objection is that the train would travel on the least busy days, that is Mondays, Thursdays and Saturdays. The two days of the week when students, for instance, go home, that is Fridays and Sundays, are days when the train would not pass through our communities.

This plan is also extremely inconvenient for our business people, who prefer to take the night train to Montreal and come back the following night. These people would have to stay in Quebec City or Montreal one or two days more, which is expensive and leads to a considerable loss of productivity.

We feel that this three-day-a-week solution is completely senseless.



*[Text]*

**Le vice-président:** Monsieur Beaulieu, je m'excuse. Je dois vous interrompre quelques minutes pour signaler aux députés que nous sommes appelés à voter en Chambre. Les cloches sonneront pendant 30 minutes. Si c'est le voeu du Comité, nous pourrions continuer à entendre M. Beaulieu pendant les 12 ou 15 prochaines minutes. Nous pourrions revenir ensuite pour la période des questions. Est-ce le voeu du Comité de procéder de la sorte?

**Des voix:** D'accord!

• 1140

**Le vice-président:** Monsieur Beaulieu, nous regrettons cette situation. Mais, ce sont des choses qui arrivent assez fréquemment, surtout cette semaine. Je vous écoute, monsieur Beaulieu.

**M. Beaulieu:** Je vous remercie. Je pense que les mémoires présentés à Paspébiac, le 2 août, et les interventions faites par la suite par divers intervenants de la région ont montré qu'un service de train de voyageurs en Gaspésie était vraiment essentiel.

M<sup>me</sup> Patterson, tout à l'heure, a fait allusion à la distance considérable qui sépare la Gaspésie des grands centres de services et de décisions que sont Québec et Montréal. Elle a fait également allusion au phénomène démographique c'est-à-dire au vieillissement accéléré de la population chez nous; ces personnes doivent recevoir des soins médicaux dans les grands centres. Pour ces personnes, comme pour beaucoup d'autres personnes d'ailleurs, le train demeure le moyen de transport le plus sécuritaire, le plus confortable.

Le ministre Bouchard a fait allusion à des raisons ou à des motifs d'ordre économique pour justifier sa décision. Nous sommes d'avis, nous aussi, que le train de VIA Rail coûte cher. Nous sommes d'avis qu'il faut absolument couper les dépenses inutiles de façon à réduire les déficits. Nous n'aborderons pas, dans notre exposé, toute la question des problèmes de VIA Rail, c'est-à-dire des problèmes liés à la gestion de cette société. Nous considérons que nous aurons peut-être l'occasion d'en parler plus abondamment devant une autre commission.

Le service des transports, contrairement à ce que peuvent penser certaines personnes au gouvernement, est un service rarement rentable par lui-même. Les traversiers, par exemple, sont subventionnés; le transport routier aussi, de façon indirecte peut-être, mais il l'est également puisque c'est le gouvernement qui paie pour la construction des routes et pour leur entretien. Ce ne sont pas uniquement les utilisateurs c'est-à-dire les automobilistes qui paient.

Le transport aérien également est subventionné; et il l'est deux fois plus que les trains, par exemple. Nous constatons que notre train, celui qui relie Gaspé à Montréal, est déjà beaucoup plus rentable que les autres trains dans le reste du Canada. Par exemple, nous constatons que déjà, il est rentable à 50 p. 100. Ce qui est, de beaucoup, supérieur à d'autres régions. Cela est vrai

*[Translation]*

**The Vice-Chairman:** Excuse me, Mr. Beaulieu. I must interrupt you a few moments to tell the MPs that we are being called to vote in the House. The bells will ring for 30 minutes. With the committee's agreement, we could continue to hear Mr. Beaulieu for the next 12 or 15 minutes, and we could come back later for questions. Does the committee agree to this procedure?

**Some hon. members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** Mr. Beaulieu, we apologize for this situation, but these things happen quite frequently, particularly this week. Please carry on, Mr. Beaulieu.

**Mr. Beaulieu:** Thank you. I think that the briefs presented in Paspébiac on August 2 and the comments by several regional spokespersons over the past two weeks have clearly shown that passenger rail service is truly essential in the Gaspé.

Earlier, Mrs. Patterson mentioned the considerable distance separating the Gaspé from Quebec City and Montreal, the major centres for services and decision-making. Mrs. Patterson also alluded to demographic changes, that is, the fact that our population is aging fast. These people must receive medical care in the major centres. For them as for many others, the train is the safest and most comfortable way to travel.

Mr. Bouchard has sought to justify his decision in economic terms. We agree that VIA Rail is expensive. Of course the deficit must be reduced and unnecessary spending cut. We will not delve into the whole issue of VIA Rail's troubles, that is, the management difficulties experienced by the corporation. We feel that we will probably have the opportunity to discuss this at greater length before another commission.

Contrary to what certain government officials may think, transportation services are seldom profitable. Ferries, for instance, are subsidized, and roads are indirectly subsidized, since the government—not just the users, in this case drivers—pays for construction and upkeep.

In the area of air transportation, government subsidies are almost twice as high as for the train. Our train that links Gaspé to Montreal is already much more viable than other routes in Canada. Our statistics show that the route is 50% self-sufficient, which is much higher than in other regions, despite poor marketing, poor service and price hikes. We consider that if substantial changes were made,

## [Texte]

malgré le mauvais marketing, le mauvais service offert par la Société et la hausse de tarifs. On considère qu'en apportant des modifications substantielles, le train pourrait être utilisé davantage et le taux de récupération serait plus élevé.

Également, on a fait état de la situation démographique du Canada. M. Bouchard déclare, pour justifier sa décision, qu'il a tenu compte de la situation démographique, c'est-à-dire de la faible densité de la population du Canada. À cet égard, je voudrais rétorquer que même dans les régions fortement peuplées, les grandes villes comme Montréal entre autres, ou peut-être Toronto, le métro, ou les services de transport en commun, sont également subventionnés.

On doit tenir compte également d'un point qui n'apparaît pas dans notre petit mémoire. Dans les pays européens, même si on considère parfois que toute comparaison avec les pays européens soit boiteuse, même les pays européens donc, disent qu'il faut tenir compte d'un autre facteur. La fréquence des trains est beaucoup plus élevée chez eux; les voyages quotidiens sont beaucoup plus fréquents. Mais, nous ne demandons qu'un train quotidien et non pas 5, 6 ou 10 départs par jour.

Nous avons très souvent fait allusion aux problèmes, aux carences dans le service de VIA Rail, chez nous. Beaucoup de gens, en Gaspésie comme ailleurs sans doute, se plaignent du service de réservations. Des gens téléphonent, par exemple, pour réserver des places avec une chambrette ou un siège superconfort. On leur répond qu'il ne reste plus de place entre, par exemple, New Richmond et Matapédia. Alors, les gens se donnent la peine de se rendre à Matapédia pour entendre le contrôleur leur dire qu'il y avait des places libres depuis Gaspé. C'est donc un mauvais service de réservations que les gens doivent subir. Et ce n'est qu'un aspect parmi tant d'autres.

• 1145

Il y a bien sûr toute la question des retards considérables, en toutes saisons et pas seulement en hiver. Il y a également la lenteur du train. Chez nous, on sait que les conditions géographiques font en sorte que le train doit contourner des baies, des anses. . . Mais, il n'en reste pas moins vrai, que le train entre Gaspé et Matapédia roule encore à une vitesse de 50 kilomètres à l'heure, et ce à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle. Le service est donc très lent.

Il y a d'autres déficiences. Beaucoup de gens se plaignent du manque de voitures-lits. Hier encore, nous avons appris, par exemple, qu'un groupe voulait réserver des places dans des voitures-lits, donc des chambrettes, pour 37 personnes; on leur a répondu que ce n'était pas possible.

Dernièrement aussi, on a appris que quelqu'un voulait organiser un congrès l'été prochain à Carleton. Il voulait faire voyager les congressistes en train. On lui a répondu qu'il n'était pas possible d'ajouter une voiture au train déjà prévu.

## [Traduction]

the train would be used more and the cost-recovery rate would be higher.

We have also described the demographic situation of Canada. Mr. Bouchard has stated that he has taken into account demographic factors in his decision, namely, the low population density of Canada. To this I would reply that even in highly populated regions, large cities like Montreal and Toronto, the subway and other mass transit services are also subsidized.

One must also take into account a point that does not appear in our brief. Although comparisons with European countries are dubious at best, there is another factor which has to be considered. Trains are much more frequent in those countries and daily routes are much more common. We are only asking for one daily train and not 5, 6 or 10 departures per day.

We have often referred to the problems and poor service from VIA Rail in our area. In the Gaspé and elsewhere, many passengers complain about the reservation service. For example, when people phone to reserve a roomette or a club-car seat, they are often told that these are fully booked between New Richmond and Matapédia. When they make their own way to Matapédia, the ticket inspector may tell them that there were in fact such seats available all the way from Gaspé. People have to put up with an inefficient reservation system. And this is only one problem among many others.

There is also, of course, the whole problem of trains often arriving considerably late in all seasons, not only in winter. The trains are also very slow. In our region, geographical conditions are such that the train must go around bays and coves. But the fact remains that the train between Gaspé and Matapédia still travels at a speed of 50 kilometres an hour at the dawn of the 21st Century. Service is therefore extremely slow.

There are other examples of inadequate service. Many passengers complain about the lack of sleeping cars. Just yesterday, we heard of a group that wanted to reserve sleeping-car accommodation, or roomettes, for 37 people. They were told that this was not possible.

We also heard recently of someone who wanted to organize a conference next summer in Carleton. He wanted participants to travel by train. He was told that it was not possible to add a car to the scheduled train.



## [Text]

Nous avons également beaucoup d'exemples qui illustreraient l'incompétence, la mauvaise gestion, ou la mauvaise foi de la Société. Très souvent, des gens nous racontent que le train est retardé d'une heure au départ, à Montréal, parce qu'on n'a pas trouvé de locomotive. C'est inouï! On a oublié de faire le plein de carburant ou l'approvisionnement en eau; ce qui se produit beaucoup plus souvent qu'on ne le pense, ce ne sont pas des cas isolés.

Je termine en rappelant simplement que VIA Rail a fait des investissements assez importants chez nous pour la rénovation des gares. Mais, par ailleurs, peut-être par manque de moyens, la Société n'a pas fait d'efforts suffisants en marketing. Elle a fait très peu «pour vendre le train» à la population locale et aux touristes.

La Société a investi très peu dans la modernisation des ses équipements. Chez nous, en Gaspésie, les trains roulent encore avec un matériel désuet, lourd, pas très rapide. D'après une étude réalisée en 1982 par Transport 2000, on constate que les subventions ou les investissements des gouvernements dans les transports ont été beaucoup plus avantageux pour le transport aérien et le transport routier que pour le transport ferroviaire.

Dans notre mémoire, nous faisons diverses recommandations. Je ne les lirai pas toutes. Je me contenterai des deux ou trois principales. Nous demandons un service quotidien entre Gaspé et Montréal. Nous demandons également que ce service soit effectué de nuit, avec départs en fin d'après-midi aux deux extrémités, de façon à rendre le voyage beaucoup plus attrayant pour les gens. Également, nous demandons que toute la gestion et le fonctionnement de la Société VIA Rail soient révisés de façon fondamentale.

Je me permets, si monsieur le président me le permet, de lire notre petite conclusion qui me paraît importante.

**Le vice-président:** Il vous reste une minute, allez-y.

**M. Beaulieu:** Un de nos députés a affirmé récemment que le train n'est pas nécessaire au développement économique de la région. Il oublie que le retard économique de la Gaspésie est en grande partie imputable au fait que le train est arrivé dans cette région près d'un demi-siècle plus tard.

Au siècle dernier, l'activité économique s'est d'abord développée dans les régions dotées de voies ferrées. Parce qu'il n'a pas su ou n'a pas voulu se moderniser, le transport ferroviaire accuse aujourd'hui un retard important devant les autres modes de transport. Son rôle économique demeure très important.

Je vous rappellerais ce que l'on vous disait au sujet de la fragilité des petits écosystèmes que constituent les petites communautés locales. Cette année, à la suite d'une suggestion faite par un animateur du Bureau d'aménagement de l'Est du Québec, le gouvernement du Québec a procédé à la fermeture de 10 localités et à la relocalisation de plus de 2,000 personnes, dont 40 à 50 p. 100 en dehors de la région. De plus en plus, les petites

## [Translation]

We also have many examples of incidents that show up the Corporation's incompetence, bad management or bad faith. People often tell us that departures from Montreal are delayed one hour because no locomotive can be found. This is ludicrous! Sometimes the problem is that the water or fuel supply has been forgotten. These things happen much more often than you would imagine; they are not isolated incidents.

I would like to close by pointing out that VIA Rail has invested considerable sums in renovating stations in our region. However, not enough has been invested in marketing, perhaps because of a lack of resources. And not enough effort has been made to "sell" the train to the local population or to tourists.

VIA has also put too little into modernizing its equipment. In the Gaspé, the equipment used is outdated, heavy and quite slow. According to a study carried out by Transport 2000 in 1982, government subsidies and investments in transportation have been much more generous for air transport and road transport than for passenger rail service.

Our brief contains various recommendations. I will not read them all; only the two or three major ones. We are asking for daily service between Gaspé and Montreal. We also ask for night trains both ways, with departures in the late afternoon, in order to make this trip more attractive to passengers. We are also requesting a complete revision of VIA Rail management and operations.

With your permission, Mr. Chairman, I would like to read our brief conclusion which I feel is very important.

**The Vice-Chairman:** You have one minute left, please go ahead.

**Mr. Beaulieu:** One of our Members of Parliament recently stated that the train is not needed for the economic development of our region. He forgets that the economic backwardness of the Gaspé is largely due to the fact that the train came into this region half a century late.

During the 19th century, economic activity developed first in those regions that had the railway. Being unable or not wishing to modernize itself, the railway is today lagging far behind other means of transportation, but its economic role remains highly important.

I would remind you of what we were saying about the fragility of the small ecosystems that are local communities. Twenty years ago, following a suggestion made by an organizer in the *Bureau d'aménagement de l'Est du Québec*, the Quebec government proceeded to close ten communities and to relocate over 2,000 persons, sending 40% to 50% of them outside the region. It is becoming more and more common for small

## [Texte]

localités voient leur population diminuer et les services disparaître un à un. Il y a quelques années, la Société des postes a entrepris de fermer des bureaux de poste ou de supprimer la distribution du courrier dans certaines zones rurales. Aujourd'hui, c'est le service de VIA Rail qu'on menace d'éliminer ou d'amputer de moitié.

• 1150

Les Gaspésiens trouvent que l'hémorragie a assez duré. Ils attendent de leurs élus qu'ils appuient leurs efforts de développement économique au lieu de se rendre complices d'un gouvernement voué à d'autres intérêts en laissant leur région se faire dépouiller d'un service essentiel.

Mais attention! Les Gaspésiens veulent une liaison ferroviaire décente entre Gaspé et Montréal. Ils sont d'avis que VIA Rail coûte trop cher et qu'il faut prendre des mesures pour couper les dépenses inutiles. Ils veulent aussi que les services offerts par VIA Rail soient améliorés et modernisés pour la peine. Ils veulent que le gouvernement canadien se tourne résolument vers le progrès en investissant dans la modernisation plutôt qu'en supprimant des services dans les régions éloignées.

Monsieur le président, messieurs, je vous remercie pour votre attention.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Beaulieu. Les gens qui sont ici se sont entendus pour que nous revenions immédiatement après le vote pour les questions. À tout à l'heure.

• 1152

• 1228

**Le vice-président:** À l'ordre, s'il vous plaît. M. Dionne.

**Mr. Dionne:** First of all I want to welcome you people to the committee. I am very happy to tell you that I think Rural Dignity is a terrific idea, a terrific organization, and I hope it will grow in leaps and bounds. As well, before I leave I would like to know how I can join. Being from a rural area myself, and a close neighbour to Quebec, I might be able to cross the border once in a while.

Your brief is very good. What consultation did you have with government before the axe fell, so to speak?

**M. Beaulieu:** Nous avons tenté d'obtenir des renseignements auprès de VIA Rail. Nous nous sommes malheureusement heurtés à un mur de silence à Montréal. Heureusement, nous avons pu obtenir beaucoup d'information des agents de gare de la Société, qui nous ont donné des renseignements sous le couvert de l'anonymat par peur de représailles.

## [Traduction]

communities to see their population shrink together with the services offered to them. A few years ago, Canada Post started closing postal facilities and eliminating postal delivery service in certain rural areas. Now VIA Rail is threatened with elimination or seeing its services reduced by half.

Gaspesians have been bled enough. We expect our elected representatives to support our economic development efforts instead of blindly adhering to a government whose interests are elsewhere, and allowing their region to have an essential service taken away.

Although we want a decent train link between Gaspé and Montreal, we do think that VIA Rail is costing too much and that unnecessary spending must be cut. We also want VIA Rail's services to be improved and brought up to date. We want the Government of Canada to be truly progressive by investing in modernization rather than eliminating services in remote areas.

Mr. Chairman, gentlemen, thank you very much for your attention.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Beaulieu. The members present have agreed that we will come back immediately after the vote for questions. We will therefore rejoin you later.

**The Vice-Chairman:** Order, please. Mr. Dionne.

**M. Dionne:** Premièrement, je tiens à vous souhaiter la bienvenue devant notre Comité. Je tiens à vous dire que je crois que Dignité Rural est une excellente idée, un organisme fort valable, et j'espère qu'il continuera à croître. Avant que nous nous quittons, j'aimerais bien savoir comment je pourrais en devenir adhérent. Puisque je viens moi-même d'une région rurale située près du Québec, je pourrais peut-être traverser la frontière de temps à autre.

Votre mémoire est excellent. Quel genre de consultation avez-vous eu avec le gouvernement avant que le gouvernement ne sabre dans ses services?

**Mr. Beaulieu:** We tried to obtain information from VIA Rail. Unfortunately, we hit a wall of silence in Montreal. But fortunately, we were able to obtain some information from VIA's station officers, who passed on such information anonymously because they feared reprisals.



[Text]

Malgré tout, nous avons quand même pu obtenir beaucoup d'information sur l'achalandage de la Société chez nous, sur les coûts d'exploitation et sur les investissements qui ont été faits par la Société en Gaspésie.

• 1230

**Ms Patterson:** If I could add something to that, we attempted to have some response from VIA or from Mr. Bouchard's office before the cuts were actually announced. We amassed a very impressive dossier stating our case after a public hearing, which, as Gaetan said, was attended by 500 people. We stated the case from the perspective of the economy of the region, the social needs of the region, environment, everything. We received just the usual form letter that comes out. After the cuts were announced we contacted our MPs immediately and we explained that we were very dissatisfied with the three-day service because the fixed cost would remain almost the same. You have to maintain the track in as good shape, I hope, for a three-day-a-week trip as for a seven-day-a-week trip.

Similarly, the stations will have to maintain the same upkeep. We are having almost the same cost and we are having our possibility of revenue reduced by 60% right offhand. Then we said, given that we have these three days, will we at least have some input into what three days are chosen? This was very important. We wanted to consult with VIA, we wanted to consult with Mr. Bouchard's office. I am sorry Mr. Gray is not here now, because he said yes, I am sure Mr. Lawless will be very receptive to knowing what our Gaspé stations need on these three days. Less than a week later we were told what our three days will be. They do not meet our needs at all, as Gaetan pointed out earlier, so the consultation has been very, very limited.

**Mr. Dionne:** You mentioned Mr. Lawless. Let me just ask you one question with regard to his appointment as president of VIA Rail as well as president of CN. What is your reaction to that? To me it seems to be somewhat like putting the fox into the chicken coop.

**Ms Patterson:** We were distressed by that because we feel it is difficult for Mr. Lawless or impossible for Mr. Lawless to have objectivity in his position at VIA when in his capacity at CN he has been part of the machinery that has applied to abandon all of our track east of Chandler. The CN has been trying to do that for ages and he has been part of that, so how can he possibly observe our case with any objectivity? We were very distressed by this.

**Mr. Dionne:** I can understand your distress. We are facing a similar situation in eastern Canada with the three-day-a-week service. I have not figured out yet if you travel west on Tuesday, will you travel east on the northern

[Translation]

Nevertheless, we were able to obtain a great deal of data on passenger volume in our region, on operation costs and on VIA Rail investment in the Gaspé.

**Mme Patterson:** Permettez-moi d'ajouter quelque chose. Nous avons cherché à obtenir une réponse de VIA, comme du bureau de M. Bouchard, avant que les réductions ne soient annoncées. Nous avons compilé un dossier très impressionnant pour faire valoir notre point de vue, suite à une audience publique à laquelle ont assisté 500 personnes, comme l'a dit Gaétan. Nous avons parlé de l'économie de la région, des besoins sociaux de la région, de l'environnement, de tout. On nous a répondu en envoyant la même lettre type qu'on envoie à tout le monde. Suivant l'annonce des réductions, nous avons immédiatement communiqué avec nos députés pour leur expliquer que le service sur trois jours seulement était tout à fait insatisfaisant, car les coûts fixes demeureraient pratiquement les mêmes. Il faut maintenir les rails en tout aussi bon état, je l'espère, que le voyage se fasse trois fois par semaine ou sept fois par semaine.

Les gares devront aussi être entretenues. Donc, les coûts demeurent presque les mêmes, tandis que la possibilité de produire des revenus est réduite de 60 p. 100 au départ. Ensuite, nous avons dit, puisque nous n'aurons plus que ces trois jours, pourrions-nous au moins participer à leur sélection? C'était très important pour nous. Nous voulions qu'il y ait des consultations avec VIA et avec le bureau de M. Bouchard. Je suis désolé que M. Gray ne soit pas ici en ce moment, parce qu'il nous a dit que oui, il était sûr que M. Lawless serait très heureux de savoir quels étaient les besoins de nos gares en Gaspésie ces trois jours-là. Moins d'une semaine plus tard, on nous a dit quels seraient nos trois jours. Ils ne répondent pas du tout à nos besoins, comme l'a déjà souligné Gaétan, donc les consultations ont été très, très limitées.

**M. Dionne:** Vous avez parlé de M. Lawless. J'ai une question à vous poser au sujet de sa nomination à la présidence de VIA Rail ainsi qu'à la présidence du CN. Quelle est votre réaction? Pour ma part, je trouve qu'on enferme le loup dans la bergerie.

**Mme Patterson:** Cette décision nous a troublés, car nous trouvons qu'il serait difficile, voir même impossible, pour M. Lawless de faire preuve d'objectivité dans l'exercice de ses fonctions chez VIA, puisqu'en sa qualité de président du CN, il est de ceux qui ont demandé la permission d'abandonner tous les rails à l'est de Chandler. C'est un but que recherche le CN depuis longtemps, et il a contribué à ces efforts, donc comment peut-il faire preuve d'objectivité dans l'examen de notre situation? Cette décision nous a bouleversés.

**M. Dionne:** Je comprends bien pourquoi. Nous faisons face à une situation semblable dans l'est du Canada, avec le service de trois jours par semaine. Je n'ai toujours pas compris si, lorsqu'on voyage vers l'ouest un mardi, on

[Texte]

route, will you travel west Tuesday to get home, or how it is going to work. I do not think anybody knows that yet. We have not heard from VIA on that.

Do you have any figures on the difference in cost to travel say from Chandler, Bonaventure or other places in the Gaspé to Montreal or Toronto or Ottawa, comparing prices with automobile, train and plane? Do you have any figures on that?

**Ms Patterson:** I will ask Gaetan about the automobile, because I do not know how to drive, so I do not have that information.

**Mr. Dionne:** Do not feel badly. There are a lot of people with a licence who do not know how to drive.

**The Chairman:** That is the quote of the day.

**Ms Patterson:** By train it costs, depending on the accommodation you take, from Gaspé to Montreal—

**Mr. Dionne:** Let us take just coach, so that it will be comparable.

**Ms Patterson:** It is about \$125, that is a one-way trip, and I know—

**Mr. Dionne:** From Montreal?

**Ms Patterson:** Yes. I think it has gone up again. There were price increases in the summer, so maybe it is near \$140. That is a one-way trip to Montreal. It takes 18 hours from Gaspé. I live in Barachois, which is the penultimate stop to Gaspé, so it takes me 17 hours. I know this trip well because I made it over 20 times last year.

By plane, from Gaspé to Montréal it takes five and half hours or three and a half hours, depending on what your connections are. The cost of this is \$245 one-way, if you can get on it. If there is a seat sale you can get 50% off, but you have to reserve 14 days in advance. The travel agent in Gaspé, who has given our committee a great deal of input, said you have to reserve at least 21 days in advance if you want the benefit of a seat sale, and of course it has the usual restrictions—non-refundable and no change in the reservations.

• 1235

However, for many business or professional people, meetings come up that you do not know about 14 days ahead, never mind 21 days ahead, and the flights are becoming increasingly booked up. Some of these planes are still the 16-seaters where you sit with your head like this because it comes down.

**Mr. Dionne:** With the bells and whistles going all the time, yes.

**Ms Patterson:** Yes, and you are looking right into the pilot's cabin. Now, we did begin to get stewardesses and toilets last January.

[Traduction]

revient vers l'est sur le parcours du nord, si on se déplace encore vers l'ouest le mardi pour rentrer chez soi, ni comment ça va fonctionner. Je ne crois pas que personne le sache. VIA ne nous a rien dit à ce sujet.

Pouvez-vous nous faire une comparaison du coût d'un voyage de Chandler, de Bonaventure, ou de n'importe quelle autre localité de la Gaspésie, vers Montréal, Toronto ou Ottawa par automobile, par train et par avion? Avez-vous ces chiffres?

**Mme Patterson:** Je demanderais à Gaétan de vous parler de l'automobile, puisque je ne sais pas conduire et je n'ai donc pas de renseignements à ce sujet.

**M. Dionne:** Ne vous en faites pas. Il y a beaucoup de gens qui ont un permis mais ne savent pas conduire.

**Le président:** Bien dit!

**Mme Patterson:** Par train, selon le genre de billet qu'on prend, cela coûte, de Gaspé à Montréal—

**M. Dionne:** Mettons qu'on prenne une place en voiture coach, pour que ce soit comparable.

**Mme Patterson:** Ça fait à peu près 125\$, pour l'aller seulement, et je sais—

**M. Dionne:** De Montréal?

**Mme Patterson:** Oui. Je crois que le prix vient de monter encore une fois. Il y a eu des augmentations pendant l'été, donc le billet coûte peut-être maintenant près de 140\$. Ça, c'est un aller seulement pour Montréal. Le voyage prend 18 heures à partir de Gaspé. Moi, j'habite à Barachois, l'avant-dernier arrêt, donc ça me prend environ 17 heures. Je connais bien le parcours, puisque je l'ai fait plus de 20 fois l'année dernière.

Par avion, de Gaspé à Montréal, ça prend entre cinq heures et demie et trois heures et demie, selon les correspondances. Le prix du billet, si on peut en obtenir un, est de 245\$ pour l'aller seulement. S'il y a une vente de sièges, on peut obtenir une réduction de 50 p. 100, mais alors il faut réserver 14 jours à l'avance. L'agent de voyages à Gaspé, qui a beaucoup aidé notre comité, nous a dit qu'il fallait réserver au moins 21 jours à l'avance si on voulait profiter des ventes de sièges, et, évidemment, les conditions normales s'appliquent, c'est-à-dire qu'il n'y a aucun remboursement et aucune possibilité de modifier les réservations.

Cependant, lorsqu'on est en affaires ou dans les professions libérales, on n'est pas souvent au courant des réunions 14 jours à l'avance, et certainement pas 21 jours à l'avance, et les vols sont complets de plus en plus souvent. Des fois, il s'agit encore des avions à 16 sièges, où on doit plier la tête car il n'y a pas assez de place.

**M. Dionne:** Oui, et il y a toujours beaucoup de bruit.

**Mme Patterson:** Oui, et on a une vue directe sur la cabine de pilotage. Au moins, depuis janvier, nous avons droit à des toilettes, et il y a des hôtesses.



[Text]

**Mr. Dionne:** Wonderful.

**Ms Patterson:** They started at that time, but the cost is very high and you cannot always get on these flights.

TV Ontario transported me to Toronto last week to do that program. Because there was no advance notice, I went along to the train station, but I could not get sleeping accommodation, and I travel so frequently that I cannot make the 18-hour journey any more without sleeping accommodation. So my plane ticket to Toronto was paid for by TV Ontario and they got me the return portion, but there was trouble—they could not get me home because at this time we were looking at a Saturday, so they had to give me a lay-over in Montreal and then start again the following morning, Sunday morning.

Just the Toronto to Gaspé portion of that ticket was \$490. You see, the figure I gave you at the beginning—\$245 one way—is supposing you can get all the connections.

Regarding the ticket I needed to come here, we had about a week's warning from Mr. Bosc about coming to this committee meeting, so I went along to the train station right away and the sleeping accommodation was booked up all of last week. As Gaëtan said, there was a waiting list of 37 people for sleeping accommodation on the Gaspé train last week, so I had to come by air and my return ticket cost \$696.

**Mr. Dionne:** It cost \$696!

**Ms Patterson:** I could go a long way. . . I could go to Turkey, I suppose, for that. It is a lot of money. This is a real concern of Rural Dignity's because citizens' groups like ours, professional groups, teachers, we cannot afford these kinds of prices; we just do not have the money. So it means we are going to have to stay home.

We are not going to be part of the decision-making process, whether it be in Ottawa, Montreal or Quebec. The political process, the professional groups that meet to set their standards, to upgrade courses, etc. . . The people who live in the regions of this country are increasingly excluded from participation.

**Mr. Dionne:** What will happen to the air fares when the trains are gone?

**Ms Patterson:** Well, we have all been hearing the rumours for the past six months that within the next year. . . they are not talking about Gaspé, but they are estimating that the increase over the next year across the board in the airline industry is to be in the vicinity of 30%.

**M. Gray:** Il faudrait tout d'abord souligner la présence de nos intervenants de la Gaspésie au Comité. C'est tout à fait nouveau. En tant que député fédéral, comme

[Translation]

**M. Dionne:** C'est merveilleux.

**Mme Patterson:** Ça se fait depuis janvier, mais le coût est très élevé et on ne peut pas toujours obtenir un siège sur ces vols-là.

TV Ontario a payé mon voyage jusqu'à Toronto la semaine dernière pour que je puisse participer à une émission. Puisqu'il n'y avait pas eu de préavis, j'ai décidé de prendre le train, mais je n'ai pu obtenir de place en wagon-lit, et je voyage si fréquemment que je ne peux plus supporter 18 heures en train sans me coucher. Donc, TV Ontario a payé mon billet d'avion pour Toronto, ainsi que le retour, mais il y a eu des problèmes—ils n'ont pu obtenir une place au retour, parce que c'était un samedi, donc il a fallu que je passe la nuit à Montréal et que je reprenne mon voyage le dimanche matin.

Seul le billet Toronto-Gaspé a coûté 490\$. Vous voyez, le chiffre que je vous ai cité tout à l'heure—245\$ aller seulement—ne s'applique que si on obtient toutes les bonnes correspondances.

Pour ce qui est de mon voyage ici, M. Bosc nous a avertis à peu près une semaine à l'avance de la tenue de cette réunion, donc je me suis tout de suite rendu à la gare, et on m'a dit que tous les wagons-lits étaient complets pendant toute la semaine. Comme l'a dit Gaëtan, il y avait une liste d'attente de 37 personnes pour les wagon-lit sur le train de Gaspé la semaine dernière, donc il a fallu que je vienne par avion, et l'aller-retour m'a coûté 696\$.

**M. Dionne:** Ça vous a coûté 696\$!

**Mme Patterson:** Je pourrais me rendre très loin. . . même en Turquie, j' imagine pour ce prix-là. C'est beaucoup d'argent. Cela inquiète beaucoup la Dignité rurale, car les groupes de citoyens comme le nôtre, les regroupements professionnels, les enseignants, ne peuvent payer ce genre de prix; nous n'avons tout simplement pas assez d'argent. Donc, il va falloir que nous restions chez-nous.

Nous n'aurons pas l'occasion de participer à la prise de décisions, qu'elles se fassent à Ottawa, à Montréal ou à Québec. Qu'il s'agisse du processus politique, ou des sociétés professionnelles qui se regroupent pour établir des normes, améliorer les cours, etc. . . Ceux qui habitent en région ont de moins en moins la possibilité de participer.

**M. Dionne:** Et qu'est-ce qui arrivera aux prix des billets d'avion, quand il n'y aura plus de train?

**Mme Patterson:** Eh bien, cela fait maintenant six mois que nous entendons des rumeurs selon lesquelles, d'ici un an. . . ils ne parlent pas de Gaspé en particulier, mais ils estiment de façon générale que le prix des billets d'avion augmentera de quelque 30 p. 100 au cours de l'année.

**Mr. Gray:** To start off, I would like to draw the committee's attention to the presence here today of our witnesses from the Gaspé. It is a first. As a Member of

## [Texte]

représentant de ma région, je vais poser les questions que je pose à d'autres témoins qui viennent au Comité.

If you want to, Madam Patterson, we will take it in two different copies—one in French, one in English—but it does not make any difference; it is translated.

The fact that you have come to Ottawa... I have worked, as your committee knows, with Rural Dignity and with the *sauvetage survie de Gaspésie VIA*. I think Mr. Beaulieu knows that also. At the present time we have three trains a week, whatever the days may be. With the cuts that had to be made, the government and Mr. Mulroney could not please everybody. That is guaranteed. We have our train three times a week. There are improvements we want to make to it if we can. I have thrown out a few different solutions. Perhaps with the private sector or what not... Before you folks came we had the bus line—

• 1240

**The Vice-Chairman:** I am sorry, time is running out, and on behalf of all the members of the committee... We will conclude with questions if you are able to do it.

**M. Gray:** La décision a déjà été prise. Cela, c'est la réalité. Où s'en va-t-on ensuite. Pour moi, c'est très clair. Comme député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine, je vais continuer à travailler avec les gens de chez nous. Il est clair qu'on veut un service.

Le train passe trois fois par semaine chez nous. On donne parfois comme argument que la population a besoin d'un quatrième, d'un cinquième ou même d'un sixième train. Avez-vous des commentaires à faire là-dessus?

**Ms Patterson:** This sounds suspiciously like Mr. Mazankowski's "use it or lose it" dictum to New Brunswick a few years ago. As you know, Mr. Gray, we have over 68,000 riders on our line, and as Mr. Beaulieu demonstrated earlier, our cost return on the subsidy is significantly higher than the national average. So we are already demonstrating that we are using it.

**M. Beaulieu:** Je voudrais ajouter un élément important. Je ne sais pas si on réussira à démontrer que les gens vont prendre davantage le train tant que le train ne passera que trois jours par semaine. Je pense à beaucoup de gens qui doivent voyager pour aller à des réunions à Québec ou Montréal. En ce qui me concerne personnellement, je suis souvent allé à Lévis pour des réunions de notre institution. Je n'ai aucun intérêt à prendre le train parce que cela m'obligerait à revenir deux jours plus tard. À ce moment-là, je devrais séjourner une journée de plus à Québec, ce qui entraînerait des coûts additionnels et une perte de temps.

## [Traduction]

Parliament, as the representative of my region, I shall ask the same questions I ask other witnesses who appear before the committee.

Si vous voulez, madame Patterson, nous en prendrons deux exemplaires—l'un en français, l'autre en anglais—mais ça ne fait rien; c'est traduit.

Le fait que vous soyez venus à Ottawa... J'ai déjà collaboré, comme le sait votre comité, avec Dignité rurale et avec Sauvetage survie de Gaspésie VIA. Je crois que M. Beaulieu est aussi au courant de cela. A présent, nous avons trois trains par semaine, quels que soient les jours. Des compressions budgétaires s'imposaient, et ni le gouvernement, ni M. Mulroney ne pouvait faire plaisir à tout le monde. Ça, c'est garanti. Nous avons notre train trois fois par semaine. Nous voudrions apporter certaines améliorations, si c'est possible. J'ai proposé quelques solutions. Peut-être qu'avec l'intervention du secteur privé... avant que vous ne soyez arrivé, il y avait l'autobus—

**Le vice-président:** Je suis désolé, mais le temps passe vite, et au nom de tous les membres du Comité... nous concluons avec des questions, si vous pouvez en poser.

**Mr. Gray:** The decision has already been made. That is a fact. The question is, where do we go from here? The answer is very clear to me. As the member for Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine, I shall continue to work with my constituents. It is clear that we want a train service.

The train goes through three times a week. Sometimes, we hear the argument that the people need a fourth, fifth or even a sixth train. Do you have any comments on that?

**Mme Patterson:** Cela ressemble beaucoup aux propos que tenait M. Mazankowski il y a quelques années, lorsqu'il a dit aux habitants du Nouveau-Brunswick qu'ils feraient mieux de se servir du train, sinon ils le perdraient. Vous savez bien, monsieur Gray, qu'il y a plus de 68,000 passagers sur notre ligne, et, comme M. Beaulieu l'a démontré tout à l'heure, notre rendement sur la subvention est considérablement plus élevé que la moyenne nationale. Donc, nous démontrons déjà que nous nous en servons.

**Mr. Beaulieu:** I have an important point to add. I do not know whether we will be able to demonstrate that people are willing to take the train more often, so long as the train only goes through three days a week. I am thinking of a lot of people who travel to meetings in Quebec City or Montreal. Personally, I have often had to go to Lévis for meetings of our organization. I have no interest in taking the train, because that would force me to come back two days later. So, I would have to spend an extra day in Quebec, and this would create additional costs, as well as being a waste of time.



## [Text]

Je ne suis pas le seul dans ce cas-là. Il y a un très grand nombre de gens d'affaires qui sont dans la même situation. Il en va de même pour toutes les personnes âgées ou celles qui ont besoin de soins médicaux. Elles doivent prendre rendez-vous à l'avance à Montréal ou Québec et rester un jour de plus à Montréal ou Québec avant de revenir.

**M. Gray:** Il faut que ce soit clair pour nous aujourd'hui. Parfois les gens de chez nous pensent que quand on est élu à Ottawa, on se cache et on n'est plus dans le comté. Ce n'est pas mon cas depuis 1984. Je travaille pour les gens de chez nous. M<sup>me</sup> Patterson dit que c'est moi, le député, qui suis responsable de VIA Rail chez moi. Suis-je le premier ministre chez moi, dans mon comté de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine? Quand je ne suis pas premier ministre, c'est le premier ministre d'Ottawa qui vient.

On doit travailler ensemble et regarder ce qui est arrivé dans le passé. Qu'on arrête de faire de la petite politique, que ce soit avec Postes Canada ou n'importe quoi d'autre. Travaillons ensemble. Je crois qu'on se comprend.

En dernier lieu, je veux vous féliciter pour le mémoire que vous nous avez présenté aujourd'hui.

• 1245

**Mr. Angus:** Ms Patterson and Mr. Beaulieu, first let me thank you for coming today and making your presentation. Let me also apologize for my absence during the restarted part of this meeting. I left here as transport critic, and when I got over to the House I was Whip and House Leader. It took me a while to sort out what time we are going to get out of here tonight. You will be happy to know it will be early rather than later. We can negotiate whether it is 4 p.m. or 5 p.m. this afternoon.

In the briefs you talked about the three-times-a-week service, which is something the committee has been concerned about, aside from everything else—namely, whether or not three times a week will work. Transport 2000 advised us that the CTC, which is the predecessor of the National Transportation Agency, back in 1977 dealt with what was called a preferred plan for western transcontinental passenger train service. Part of the testimony they record says that the summary of findings describe the reaction to the proposals in the following way. The concept of alternate-day operation was favoured by only a few witnesses, as it seemed to offer no social or economic benefits and to represent a downgrading rather than an improvement of service.

CN pointed to the differing trip times between CN and CP on the Sudbury-Capreol-Winnipeg segment in particular, the confusing and unappealing nature of alternate-day operation to the public and the crew and equipment problems it would create. CP asserted that alternate-day service would involve lay-overs for passengers, create crew problems and save nothing in

## [Translation]

My case is not an unusual one. Many business people are in the same situation, as are many senior citizens or people who need medical care. They have to make an appointment beforehand in Montreal or Quebec City and then spend an extra day there before coming home.

**Mr. Gray:** Let us be clear on this. Sometimes, people in our area think that when you are elected to Parliament, you hide out and do not spend any more time in the constituency. That has not been the case for me, since 1984. I work for my constituents. Mrs. Patterson says that I, as Member of Parliament, am responsible for VIA Rail in my constituency. Am I the Prime Minister, in the riding of Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine? When I am not the Prime Minister, then it is the Federal Prime Minister who comes.

We must work together and look at what happened in the past. We must put an end to petty politics, whether at Canada Post or elsewhere. Let us work together. I think we understand each other.

Finally, I would like to congratulate you on the brief you presented to us today.

**M. Angus:** Madame Patterson et monsieur Beaulieu, je tiens d'abord à vous remercier d'être venus nous parler aujourd'hui. Je m'excuse aussi de mon absence depuis l'interruption. J'ai quitté cette réunion comme porte-parole de mon parti en matière de transport mais une fois arrivé à la Chambre, j'ai été transformé en whip et leader à la Chambre. Il m'a fallu un certain temps pour voir à quelle heure nous pourrions sortir d'ici ce soir. Vous aurez le plaisir d'apprendre que ce sera plus tôt que prévu. Dans nos négociations nous allons déterminer si ce sera 16h00 ou 17h00.

Dans vos mémoires vous avez parlé du service qui sera offert trois fois par semaine, c'est un des sujets d'inquiétude du Comité. Ce projet d'offrir le service trois fois par semaine est-il viable? Nous avons appris de Transport 2000 que la CTC, le prédécesseur de l'Office nationale des Transports, s'est penché en 1977 sur ce qu'on appelait le plan préférentiel pour le service transcontinental de trains de voyageurs offert dans l'ouest. On a constaté que très peu de témoins étaient favorables à la proposition d'offrir le service un jour sur deux étant donné l'absence d'avantages sociaux ou économiques, et on estimait que c'était une dégradation plutôt qu'une amélioration du service.

Le CN a fait remarquer la durée variable des trajets sur les lignes CN et CP notamment pour le trajet Sudbury-Capreol-Winnipeg, la confusion et le peu d'intérêt pour le public d'un service tous les deux jours et les problèmes occasionnés pour l'équipage. Le CN a fait remarquer que le service un jour sur deux obligerait les voyageurs à faire une halte, créerait des difficultés pour l'équipage et ne

## [Texte]

equipment because the railway would likely have to retain enough cars to provide daily service during summer and other peak periods. Surveys done by CP indicated that almost half of the present passengers would either find alternate-day operation inconvenient or, worse, cancel travel plans or switch to other modes of transport. Do you believe in your experience, whether it is in the Gaspésie or in rural Canada, that this statement is as accurate today as it was in 1977?

**Ms Patterson:** Yes, very much so. For example, in Gaspésie as it will be in Atlantic Canada, it is not even alternate-day service; it is longer than that. The train will leave Montreal or leave Gaspé on the Monday and there will not be another train until Thursday. If you leave Montreal Monday night, you will get into Gaspé Tuesday about noon. The crew and equipment will not go out again until 4 p.m. on Thursday. For two extended days people will have to look after accommodation from the passengers' point of view and the crew will have to be accommodated and the equipment maintained.

**Mr. Angus:** Maybe they will give them bus tickets to get back to Montreal and back again.

**Ms Patterson:** On the question of bus, because the former witness was talking about bus, this is a real problem for us; bus is not an alternative. The one-way price is right—it now is \$72.40—but the hours are atrocious. You leave at 6 a.m. and you get there quite late at night. The bus is not an alternative for local transportation either. Whereas the train can be used locally, the bus hours do not allow it.

Because the bus industry is still regulated, a number of proposals to run local buses have been turned down. The travel agent in Gaspé who has had a lot of input in our committee has talked about this; he has tried to take up the slack of the trains by running small local buses that would not take a lot of gasoline. He has come to Ottawa to speak for this, and he has been turned down because the bus industry is still quite regulated.

**Mr. Angus:** And quite powerful. From the tone of your brief, although I do not think you use this wording, it seems to me that you believe VIA is doing everything possible to discourage people from using the service. Is that a correct assessment of what you are saying?

• 1250

**M. Beaulieu:** Oui, c'est exactement ce que nous pensons. Nous croyons qu'à très courte échéance, probablement dans six mois ou dans un an au maximum, on aura réussi à démontrer qu'effectivement, il n'y a plus personne qui veut prendre le train. On va éliminer complètement le service à ce moment-là.

## [Traduction]

représenterait aucune économie de matériel puisque les chemins de fer seraient sans doute obligés de garder en stock suffisamment de voitures pour assurer le service quotidien pendant l'été et les autres périodes de pointe. D'après les sondages faits par le CP, presque la moitié des voyageurs estimaient que ce genre de service était incommode ou bien déciderait d'annuler leurs projets de voyage ou de trouver un autre mode de transport. D'après votre expérience, ces conclusions seraient-elles aussi valables pour la Gaspésie ou le Canada rural qu'elles étaient en 1977?

**Mme Patterson:** Oui, tout à fait. A propos, dans la Gaspésie comme dans le Canada atlantique, il ne s'agit même pas d'un service tous les deux jours, l'intervalle est encore plus long. Le train va quitter Montréal ou Gaspé lundi et il n'y aura pas d'autre train avant jeudi. En quittant Montréal lundi soir on arrive à Gaspé mardi vers midi. L'équipage et le matériel roulant vont rester là jusqu'à 16h00 mardi. Pendant deux longues journées il va falloir trouver à loger les passagers et l'équipage et s'occuper du matériel.

**M. Angus:** On va peut-être leur donner des billets de car pour retourner à Montréal et ensuite revenir.

**Mme Patterson:** Pour ce qui est des cars, puisque le sujet a été mentionné par la personne qui nous a précédés, c'est un véritable problème pour nous, ce n'est pas un service de remplacement. Nous n'avons rien à redire au prix d'un aller simple, qui est maintenant de \$72,40 mais les heures sont atroces. Il faut partir à 06h00 pour arriver assez tard la nuit. Les autocars ne constituent pas non plus un service de rechange pour les transports locaux. Le train permet des déplacements dans la région mais les heures du service d'autobus ne s'y prêtent pas.

Puisque le secteur des autocars est encore réglementé, plusieurs propositions d'un service local ont été rejetées. L'agent de voyages à Gaspé qui a beaucoup participé aux travaux de notre Comité a essayé de pallier à l'insuffisance des trains en organisant un service local assuré par des petits autobus qui ne consomment pas beaucoup d'essence. Il est venu présenter les arguments en faveur de cette solution à Ottawa mais on a refusé d'y donner suite puisque le secteur des autocars est encore assez réglementé.

**M. Angus:** Et assez puissant. Le ton de votre mémoire me donne l'impression que vous soupçonnez VIA de faire tout son possible afin de décourager les voyageurs. Mon impression est-elle justifiée?

**Mr. Beaulieu:** Yes, that is exactly what we think. We believe that very shortly, probably within six months or a year at the most, they will have succeeded in demonstrating that there are no longer any people interested in travelling by train. Then the service will be completely eliminated.



[Text]

**Mr. Angus:** Perhaps I am asking the question that the absent Chair would be asking, and which he normally asks. Does that sort of—

**Mr. Gray:** Iain, you could ask me the same question.

**Mr. Angus:** —tie into the feeling that the kind of system that has been left in place is once again designed to fail, that it is not designed to become a break-even operation, to reduce the load on the taxpayer, but designed to give a government at a later day a “we told you so” kind of rhetoric, an excuse to say that so they can kill the whole system?

**Ms Patterson:** Mr. Angus, we feel that for those regions that have been so-called favoured with this three-day service, which is really just a bone thrown to us, it is tantamount to building us a casket, and you know that in one year's time, or two year's time, or three year's time they will lower the casket into the ground. We are already in the casket as far as we can see.

**Mr. Angus:** One of the things that jumped out at me in the—

**Mr. Gray:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Au point de vue des services de VIA Rail en Gaspésie, le fait que nos trains sont garantis trois fois par semaine, c'est une chose. Ce qu'on appelle l'abri fiscal pour les régions éloignées, c'est une autre chose. Je ne crois pas qu'on soit négatifs. Monsieur Angus, si vous voulez pousser la partisanerie. . .

**Mr. Angus:** That is your opinion, Mr. Gray.

**Mr. Dionne:** You are doing a fine job.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I thought the role of this committee was to examine the appropriateness of the information provided to us by the minister, by VIA Rail, to find out from people in the areas who are involved whether the system that is being put in place is going to work. That is what I am doing, and we are hearing some excellent evidence in that matter.

**The Vice-Chairman:** And you are right, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** But the one thing that jumped out at me in the study that VIA tabled with the minister's statement was that as a result of this cut of 50% there would be 125,000 people per year who would no longer travel, that some would go by car, some would go by bus, some would go by plane, but 125,000 would go nowhere. Do you have any sense, Ms Patterson, of what percentage of those Rural Dignity speaks for, what the demographics might be? Who would choose not to travel because of a lack of rail passenger services?

**Ms Patterson:** I was intrigued by that figure because I would like to know how the analysts arrived at it. I know how they arrived at the bus-plane breakdown, but I do not know how they decided who would not go anywhere. But supposing it is accurate—and I doubt that, I imagine it will be significantly higher—I would say that the people

[Translation]

**M. Angus:** Je vais peut-être poser la question que pose habituellement notre président absent.

**M. Gray:** Ian, vous pouvez me poser la même question.

**M. Angus:** Pensez-vous que le service qui reste est destiné encore une fois à échouer, sans la possibilité de rentrer dans ses frais et de réduire la charge qu'il représente pour le contribuable, confortant ainsi le gouvernement dans sa position que le service n'est pas du tout viable et devrait donc être entièrement supprimé?

**Mme Patterson:** Monsieur Angus, dans les régions qui ont reçu le privilège d'un service trois fois par semaine, en fin de compte ce sont des miettes, c'est comme si on enfonçait des clous dans notre cercueil et dans un an ou deux ou trois, on va mettre le cercueil sous terre. Nous sommes d'avis que notre cas est déjà réglé.

**M. Angus:** Une des choses qui m'a frappé. . .

**Mr. Gray:** A point of order, Mr. Chairman. As far as VIA Rail service in the Gaspé Peninsula is concerned, the fact that we have guaranteed three-day service is one thing. The so-called tax shelter for remote regions is another matter. I do not think it is being negative. Mr. Angus, if you want to take partisanship. . .

**M. Angus:** C'est votre opinion, monsieur Gray.

**M. Dionne:** Vous faites un excellent travail.

**M. Angus:** Monsieur le président, je pensais que le Comité était chargé d'examiner les renseignements fournis par le ministre, par VIA Rail et déterminer si la population desservie par les réseaux affectés estime que le nouveau système sera viable. C'est ce que j'essaie de faire et nous recevons de très bons témoignages à ce sujet.

**Le vice-président:** Et vous avez raison, monsieur Angus.

**M. Angus:** Une chose qui m'a frappé dans l'étude de VIA déposée avec la déclaration du ministre c'est la conclusion que par suite de cette réduction de 50 p. 100, il y aurait 125,000 voyageurs de moins chaque année. Certains se déplaceraient en voiture, d'autres en autocar et d'autres en avion, mais il y aurait 125,000 personnes qui ne voyageraient plus. Avez-vous une idée, madame Patterson, de combien de ces personnes seraient représentées par Dignité rurale? Je parle des personnes qui renonceraient à voyager à cause de l'absence d'un service de trains de voyageurs.

**Mme Patterson:** Le chiffre m'intrigue, j'aimerais savoir comment les analystes l'ont calculé. Je vois comment ils auraient déterminé la répartition entre les autocars et les avions mais je ne sais pas comment ils ont pu décider combien de personnes renonceraient à des voyages. Mais en supposant que le chiffre soit exact et j'en doute, je

[Texte]

who are our constituents would make up about 90% of those people who choose not to travel.

We in rural Canada do not have good travel alternatives. The people who will not travel will be the elderly and those who cannot afford planes. When you get on a plane, you see mostly men working for businesses. In any plane you get on in the country it is mostly civil servants or businessmen who are travelling. It very infrequently that you see seniors, and very infrequently do you see, for example, single mothers with small children. They cannot afford that alternative. They are the ones who are going to be staying at home. There is no question about it.

**Mr. Angus:** I have a final question in regard to the whole question of freight. One of the concerns this committee has, and others have in the country, is that once the passenger service goes on a particular line, for example the Truro to Sydney line, even though the minister denies there is no connection, freight traffic will disappear as well. Has Rural Dignity looked at that? Has the Gaspésie group looked at that? Can you provide us with any kind of listing of routes where you think the freight services will be eliminated as well as the passenger services?

• 1255

**Ms Patterson:** There are two points. My example will be CP, but it certainly relates to what you are saying. In the last budget CP was supposed to have received some grants to upgrade certain freight lines in Saskatchewan. I am speaking specifically of five communities between Esterhazy—I cannot remember the other place name, but Dubuc-Esterhazy, that run. Those subsidies did not come forward, in fact, but were translated. The farmers were offered the same or almost the same moneys that would have gone into improving freight lines as subsidies so they could hire trucks to go to the centralized grain elevators. The repercussions of all these things is what we are concerned with. We are concerned with this domino effect. When that freight line goes out of Esterhazy five communities will lose their grain elevators. They are going to be centralized. There is going to be a really big grain elevator and they are going to be sending trucks to it.

In Dubuc alone, which incidentally is also losing its post office, they are losing one family plus the assistant in the grain elevator. That is two families. They are losing five children from school and people from the local parent school committee, etc. As well, the grain elevator is the largest single contributor to the municipal tax base. So they are having that pulled out at exactly the same time as the burden on the municipality will increase because they are liable for maintaining the roads these heavy trucks are going to be travelling on. I know this example will be repeated in New Brunswick and Nova Scotia.

[Traduction]

pense qu'il serait nettement plus élevé, je dirais que les personnes que nous représentons constitueraient environ 90 p. 100 des personnes qui se passeraient de voyages.

Nous qui vivons dans les régions rurales du Canada n'avons pas de bons choix de transport. Les gens qui cesseront de voyager seront les personnes âgées et ceux qui ne peuvent pas se payer l'avion. On remarque que la plupart des passagers des avions sont des hommes d'affaires. Quand on monte dans un avion au Canada, on voit surtout des fonctionnaires et des hommes d'affaires qui voyagent. On voit rarement les personnes âgées et très rarement des mères qui voyagent seules avec de petits enfants. C'est trop cher pour elles, ce sont elles qui vont rester à la maison, cela ne fait pas de doute.

**M. Angus:** J'ai une dernière question concernant le transport de marchandises. Nous craignons qu'une fois le service de voyageurs éliminé sur une ligne particulière, disons par exemple la ligne Truro-Sydney, les trains de marchandises ne disparaissent aussi, malgré les démentis du ministre. Vos associations, Dignité rurale et le Comité Via Gaspésie, ont-elles examiné cette possibilité? Pouvez-vous nous donner une liste des liaisons où vous pensez que le service de transport de marchandises risque d'être éliminé en même temps que le service de voyageurs?

**Mme Patterson:** J'ai deux observations à faire, elles concernent le CP mais elles se rapportent à votre question. Dans son dernier budget le CP était censé avoir reçu des subventions pour améliorer certaines voies pour les trains de marchandises en Saskatchewan. Je parle de cinq localités entre Esterhazy et un autre nom dont je ne me souviens pas, il s'agit de la ligne Dubuc-Esterhazy. Au lieu d'améliorer l'état de la voie, cet argent a servi à payer aux cultivateurs la location de camions pour transporter leurs céréales au silo régional. C'est l'effet d'entraînement qui nous inquiète. Lorsqu'on supprimera cette ligne de trains de marchandises à Esterhazy, cinq localités vont perdre leurs silos. Il y aura centralisation avec un très grand silo desservi par des camions.

A Dubuc seul, où on supprime aussi le bureau de poste, cela signifie la perte d'une famille plus l'adjoint du silo. Cela revient à deux familles. Ainsi il y aura cinq enfants de moins à l'école et aussi la perte pour l'association de parents-élèves. De plus, le silo est le contribuable municipal le plus important. Donc, au moment même où l'on supprime ce silo, il y aura une augmentation des frais de la municipalité qui doit maintenir les routes utilisées par ces gros camions. Je sais que la même situation va se répéter au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse.



**[Text]**

Where Gaëtan and I live, we have a freight line that operates along the length of the coast. CN has been applying for several years to abandon the section of line east of Chandler. The paper mill supplying the bulk of the paper *The New York Times* is printed on is located here.

**The Vice-Chairman:** Which paper mill?

**Ms Patterson:** Gaspesia Paper Mill in Chandler. We are very interested in what will happen. The applications are still there to abandon east of Chandler. We know now that CN wants to abandon even more line, so we think it will feed into this. To add insult to injury, as far as we know paper will still be going out on a six-day basis, but we people will only be allowed to go out on three days. So paper for New York gets priority over rail travel for Gaspésians, and that is not going to be popular.

**Mr. Angus:** It is also the direction of traffic. . . Passenger traffic is east-west, paper is north-south, and that is where we are seeing. . .

I have a final comment. I want to compliment Rural Dignity on that aspect of the brief dealing with health and the reality of people living in the more isolated parts of this country who must travel to the major centres for medical care. Perhaps after we are done here I could talk about what we did in northwestern Ontario to overcome a lot of that. We now have a provincially funded travel fund to move people into the major centres when they need to go.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Angus.

**M. Langlois:** Je voudrais saluer la présence des gens de Gaspé, M<sup>me</sup> Patterson et M. Beaulieu, et les féliciter pour la présentation qu'ils ont faite au Comité.

Le Comité essaie de recueillir le plus d'information possible. Il est évident que VIA Rail va se procurer une copie de tous les mémoires qui ont été présentés au Comité et de la transcription des discussions qui prennent place ici aujourd'hui. J'espère que VIA Rail regarde ces mémoires et travaille avec les groupes impliqués dans les régions pour améliorer le service et répondre aux attentes et aux craintes des gens des régions comme la vôtre quant aux coupures envisagées.

J'aimerais que vous reconnaissiez que le gouvernement fédéral a l'obligation de limiter ses dépenses et d'utiliser l'argent des contribuables le plus efficacement possible. On est devant une situation comme celle-là. Cela ne veut pas dire que, dans le cas de VIA Rail en particulier, on doive sabrer dans les services, surtout dans les régions éloignées, en tenant compte strictement de critères de profits sur l'investissement ou de récupération des frais.

**[Translation]**

Là où Gaëtan et moi nous habitons il y a une ligne de transport de marchandises tout le long de la côte. Depuis des années le CN essaie d'obtenir la permission d'abandonner la partie de la ligne à l'est de Chandler. C'est là où se trouve l'usine de papier qui fournit le plus gros du papier utilisé par le *New York Times*.

**Le vice-président:** Quelle usine?

**Mme Patterson:** L'usine Gaspesia à Chandler. Nous suivons de près la situation. Les demandes de mettre fin aux services à l'est de Chandler sont toujours en suspens. Nous savons maintenant que le CN veut abandonner encore davantage de lignes, le mouvement ira sans doute en s'accéléralant. Et le comble, c'est que nous croyons que le papier journal sera encore acheminé six jours par semaine tandis que le service de trains de voyageurs sera offert seulement trois fois par semaine. Ainsi le papier journal à destination de New York a la priorité sur les voyageurs gaspésiens, ce qui ne serait pas du tout populaire.

**M. Angus:** C'est aussi une question de la direction du trafic. . . Pour les voyageurs la circulation va dans le sens est-ouest et le papier journal, nord-sud. . .

J'ai une dernière observation. Je tiens à complimenter Dignité rurale sur la partie de son mémoire portant sur les soins de santé et la nécessité pour les habitants des régions éloignées du Canada de se rendre dans les grands centres urbains. Peut-être à la fin de la réunion pourrais-je vous mettre au courant de ce que nous avons fait dans le nord-ouest de l'Ontario où il existe maintenant une caisse de voyage financée par la province pour permettre aux gens d'aller dans les grands centres urbains en cas de nécessité.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Angus.

**Mr. Langlois:** I would like to welcome our witnesses from the Gaspé Peninsula, Ms Patterson and Mr. Beaulieu, and congratulate them for their presentation to the committee.

The committee has attempted to gather as much information as possible. VIA Rail will of course be obtaining a copy of all the briefs presented to the committee and the transcription of our proceedings. I hope that VIA Rail will give due consideration to these briefs and will work together with the groups involved in the regions to improve service and respond to your expectations and your apprehensions about the regional impact of the cuts.

I trust you are aware of the federal government's obligation to limit its expenditures and make the most efficient use of the taxpayers' money. That is the situation we find ourselves in. In the case of VIA Rail in particular, this does not mean that services should be slashed, particularly to isolated areas, strictly on the basis of profitability and cost-recovery.

[Texte]

[Traduction]

• 1300

Je suis passablement sympathique à la situation de la Gaspésie. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, je suis né du côté nord de la Gaspésie. Je n'ai pas eu le plaisir de connaître le train dans ma jeunesse, parce qu'il n'y a jamais eu de train du côté nord de la Gaspésie. Quand j'étais jeune, les gens travaillaient en vue d'amener le train jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts. Cela n'a jamais fonctionné. Dans le comté où je demeure maintenant, sur la Côte-Nord, cela a été réglé en 1867: il n'y a jamais eu de train sur la Côte-Nord et il n'y en aura jamais. Donc, je suis sympathique à votre situation.

Vous avez parlé des contraintes de déplacement en région. Je connais cela aussi. Sept-Îles—Montréal en avion, c'est 500 et quelques dollars aller-retour. Donc, vos revendications me sont sympathiques.

Pour le transport de passagers en Gaspésie, qu'est-ce qu'il y a à part le train, du côté de la Baie des Chaleurs et du côté nord de la Gaspésie? Que peut faire une personne qui demeure à Grande-Vallée ou à New Carlisle et qui veut aller à Montréal?

**M. Beaulieu:** Bien sûr, pour les gens qui habitent le littoral nord de la Gaspésie, c'est-à-dire la région située quelque part entre Rivière-au-Renard et Matane, la seule autre possibilité est l'autobus, ou encore l'avion dont le coût est prohibitif. Je parle du transport en commun, bien sûr. Pour les gens qui préfèrent circuler sur le côté sud, depuis Gaspé, il y a également l'autobus qui passe deux fois par jour. C'est un voyage interminable. Si l'autobus roule plus vite que le train, habituellement, il doit s'arrêter régulièrement pour les repas, par exemple.

**Le vice-président:** Monsieur Beaulieu, où sont les aéroports dans votre région?

**M. Beaulieu:** Il y a un aéroport à Gaspé et il y en a un autre à Bonaventure. Pour les gens qui habitent au-delà de Matane. . . Il y a aussi Mont-Joli, bien sûr.

**Le vice-président:** Mont-Joli est-il le plus important?

**M. Beaulieu:** Mont-Joli, c'est l'aéroport régional le plus important, et Gaspé constitue l'autre.

**M. Gray:** Bonaventure, c'est le plus important.

**M. Beaulieu:** Celui de Bonaventure, cependant, n'est pas sur la ligne qui relie les Îles-de-la-Madeleine à Montréal. C'est donc un aéroport vraiment plus. . .

**M. Langlois:** Vous disiez, monsieur Beaulieu, que du côté nord ou du côté sud, il y a l'autobus. Je me rappelle qu'à un moment donné, il y avait, du côté nord de la Gaspésie, un service de voitures-taxis qui partaient régulièrement de Gaspé ou de certains villages du côté nord de la Gaspésie pour aller à Montréal. Est-ce que cela existe encore?

**M. Beaulieu:** Pas que je sache, non. Il ne reste plus que le transport de la compagnie Voyageur, qui menace d'ailleurs de faire disparaître ce service ou de s'en départir parce qu'il n'est pas rentable. On nous a dit

I am quite sympathetic to the situation in the Gaspé Peninsula. As I already said, I was born on the north shore of the peninsula. I was not fortunate enough to enjoy a train service when I was young since there has never been one on the north shore of the Gaspé Peninsula. When I was young, there were people working to have the train come as far as Sainte-Anne-des-Monts but then never succeeded. In the riding on the north shore where I now live, the matter was settled in 1867: there has never been any train service on the north shore and there will never be. So I am sympathetic to your situation.

You mentioned the difficulties of travelling in the region. I am familiar with the situation as well. A return airplane trip between Sept-Îles and Montreal costs over \$500. So I am sympathetic to your problems.

I would like to know what type of public transport is available in the Gaspé Peninsula around the Baie des Chaleurs and the north shore in addition to the train? What are the possibilities for travelling from Grande-Vallée or New Carlisle to Montreal?

**Mr. Beaulieu:** Well for people living on the north shore of the Gaspé Peninsula, that is the area between Rivière-au-Renard and Matane, the only other possibility is the bus or the plane whose cost is prohibitive. I am talking about public transport, of course. For people who prefer to take the south shore from Gaspé, there is also a bus service twice a day. The trip takes a very long time. Although buses normally are faster than the train, they do make regular stops for meals, for example.

**The Vice-Chairman:** Mr. Beaulieu, could you tell me where the airports in your region are?

**Mr. Beaulieu:** There is an airport in Gaspé and another one in Bonaventure. For people who live beyond Matane. . . There is of course Mont-Joli.

**The Vice-Chairman:** Is Mont-Joli the largest?

**Mr. Beaulieu:** It is the largest regional airport with Gaspé coming next.

**Mr. Gray:** Bonaventure is the largest.

**Mr. Beaulieu:** But the Bonaventure Airport is not part of the line linking the Magdalen Islands to Montreal. So it is a much more. . .

**Mr. Langlois:** You were saying, Mr. Beaulieu, that there is a bus service on the north or south shore. I remember at one time there was on the north shore of the Gaspé Peninsula a taxi service which left regularly from Gaspé or certain villages along the north shore of the Gaspé Peninsula for Montreal. Is it still in existence?

**Mr. Beaulieu:** Not as far as I know. There is only the service offered by the Voyageur Bus Company and it is threatening to do away with it because it is not profitable. We have been told that none of the Gaspé Peninsula



[Text]

qu'aucune des routes de la Gaspésie n'était rentable et que la compagnie voulait s'en défaire.

**M. Langlois:** Le service vous est offert trois jours par semaine, mais ces trois jours ne sont pas appropriés aux besoins, dites-vous. Seriez-vous disposés à faire des représentations à VIA Rail afin de l'inciter à établir des horaires qui vous conviennent mieux? Dans le cadre de ce que VIA Rail a proposé pour le service de la Gaspésie, seriez-vous disposés à discuter avec VIA Rail pour l'amener à modifier le service, et à offrir le service à des moments qui vous conviennent mieux?

**M. Beaulieu:** Non, nous ne sommes pas disposés à le faire, parce qu'on se rend compte de l'absurdité de la situation. L'autre train, celui qui va venir d'Halifax, va aussi vouloir avoir le droit de voyager le vendredi et le dimanche, ce qui fait que ces deux jours-là, nous aurons deux trains alors que nous n'en aurons pas les autres jours. Cela ne règle pas le problème. C'est un inconvénient majeur pour toutes les personnes qui ont à se déplacer, parce qu'elles devront attendre deux ou trois jours de plus avant de prendre un autre train. Elles devront attendre à Montréal, et cela occasionnera des frais considérables.

**M. Langlois:** Serait-il possible que le service soit rétabli à six jours par semaine, par exemple à partir de Chandler?

**M. Beaulieu:** Eh bien, vous suggérez déjà que VIA a raison de demander l'abandon du tronçon entre Chandler et Gaspé. Vous suggérez de rogner d'abord au bout de la ligne. Plus tard, on le fera partir de New Carlisle et, un peu plus tard, seulement de Carleton. Finalement, on devra aller prendre le train à Mont-Joli ou à Rimouski.

• 1305

Donc, ce serait ouvrir la porte à ce qu'on craint, justement; on ne voudrait pas que cela se produise.

**Le vice-président:** Monsieur Beaulieu ce Comité tente éventuellement de faire des recommandations à VIA Rail et au ministre. M. Langlois, sans nécessairement suivre la ligne de conduite du gouvernement, tente de vous demander de collaborer avec VIA Rail. Il faut quand même être réaliste. Un nouveau système sera en place. Si on ne veut rien savoir, si on n'accepte aucune collaboration, comment voulez-vous que le nouveau système fonctionne?

C'est une question très importante, vous savez, pour ce Comité qui fera des recommandations. Peut-être que des membres du gouvernement seront sympathiques à des témoignages comme le vôtre. Mais, nous avons besoin, comme M. Langlois tente de le faire, de votre collaboration.

**M. Beaulieu:** Oui. M. Langlois nous a demandé tout à l'heure de reconnaître que le gouvernement doit faire des coupures, doit réduire le déficit. Nous sommes aussi d'accord. Par contre, nous avons suggéré, dans notre petit mémoire, des pistes vers des solutions.

[Translation]

routes are profitable and the company wants to get rid of them.

**Mr. Langlois:** You will be getting service three days a week but you say that these three days do not fit in with local requirements. Would you be willing to make representations to VIA Rail to obtain a better schedule? Would you be willing to discuss with VIA Rail changes to its proposed service in an attempt to come up with a more satisfactory timetable for you?

**Mr. Beaulieu:** No, we are not willing to do so because we realize the absurdity of the situation. The other train, the one from Halifax, will also want to travel on Fridays and Sundays, so for those two days we will have two trains and none the other days. It will not solve the problem. It is a major inconvenience for everyone who has to travel because it will mean an additional two or three days wait before the next train. People travelling will have to stay over at Montreal at considerable expense.

**Mr. Langlois:** Would it be possible to restore this service to six days a week, from Chandler for example?

**Mr. Beaulieu:** Well, you seem to be suggesting that VIA is right in asking to abandon the part of the line between Chandler and Gaspé. The first step would be to cut off a piece from the end of the line. Later on, the service will be offered only from New Carlisle and then, only from Carleton. Finally, we will have to go to Mont-Joli or Rimouski to take the train.

So it would be setting a stage for the kind of situation we are afraid of; it is what we are trying to prevent.

**The Vice-Chairman:** Mr. Beaulieu, the committee will be attempting to make recommendations to VIA Rail and the Minister. Mr. Langlois, without necessarily following the government's line, is suggesting you co-operate with VIA Rail. After all we have to be realistic. A new system will be put into effect. If there is total refusal to co-operate, then how can the new system work?

This is very important for the committee in making its recommendations. Government members may be sympathetic to testimony such as yours. But we do need the type of cooperation which Mr. Langlois has attempted to elicit.

**Mr. Beaulieu:** Yes. Mr. Langlois asked us to acknowledge that the government has no choice but to make cuts and reduce the deficit. We agree but in our short brief, we have suggested some other ways of going about it.

[Texte]

Par exemple, dans la gestion même de VIA Rail, beaucoup de choses à réaliser pourraient faire économiser considérablement d'argent. Proposer trois jours par semaine signifie, à toutes fins pratiques, qu'il n'y aura pas d'économie parce que le personnel du train sera hébergé pendant les jours où le train ne circulera pas. Ils devront être hébergés, nourris et payés quand même. Donc, il n'y a pas d'économie.

Nous avons constaté des choses absolument absurdes. On dit, par exemple, qu'à VIA Rail, il existe un cadre pour à peu près 4.5 employés. Il y a peut-être trop de cadres dans l'entreprise. Il y a aussi le mode de rémunération des employés. Il y a, chez nous entre autres, des coûts considérables entraînés par le fait que le personnel d'entretien se déplace en camion depuis Campbellton jusqu'à Gaspé. Ce personnel passe plusieurs jours sur la route et attend les instruments nécessaires. Il y a beaucoup de gaspillage.

**Le vice-président:** Monsieur Langlois, j'ai un peu abusé de votre temps. Je vous permettrai donc une question supplémentaire.

**M. Langlois:** Je n'ai pas l'habitude d'abuser du temps du Comité.

**Le vice-président:** Non, c'est moi qui ai abusé de votre temps. C'est pourquoi je vous permets une question supplémentaire.

**M. Langlois:** Merci.

**Ms Patterson:** Excuse me, can Rural Dignity respond to that question as well?

**Le vice-président:** Oui, certainement.

**M. Langlois:** Est-ce que le train de frêt du CN transporte encore des anodes de cuivre fabriquées à Murdochville? Je parle du train qui passaient par Gaspé avant de se rendre à la raffinerie de Montréal-Est?

**M. Beaulieu:** À ma connaissance, s'il le fait c'est de façon très sporadique. Vous savez que la mine de Noranda, à Murdochville, a réduit ses opérations considérablement.

**M. Langlois:** La fonderie n'a jamais cessé ses opérations. Elle a continué à traiter du concentré de cuivre du Chili, à Gaspé. Je me demandais si les anodes étaient toujours transportées par le train comme avant.

**M. Beaulieu:** Je ne pourrais pas vous le dire.

**Mr. Langlois:** I have seen that before. Copper, I know, is being shipped by truck from Murdochville to Gaspé and then from Gaspé to Montreal by train.

**Ms Patterson:** That was an important part of the freight load for many years. I received information from the municipality in Murdochville that conversation had occurred between Gaspé and CN to get an arrangement. I do not have the details of this correspondence right now, it is supposed to be sent to me. I do not know what they are unhappy with now, whether it is the scheduling or what it is, but they wanted to come up with a way of using the train to transport the copper. I was told by the

[Traduction]

In the management of VIA Rail, for instance, a great many steps could be taken to achieve substantial savings. No real savings are to be had from reducing service to three days a week since the train crews will have to be lodged during the lay-over. Not only will they have to be lodged but they will also have to be fed and paid. So there are no savings.

We have noted some preposterous situations. We have been told that in VIA Rail there is one management employee for approximately every 4.5 workers. There may be too many managers there. There is also the system of remuneration for employees. In our area in particular, considerable costs are entailed by the fact that maintenance personnel are brought in by truck from Campbellton up to Gaspé. These workers spend several days on the road waiting for the necessary equipment. There is a lot of waste.

**The Vice-Chairman:** Mr. Langlois, since I have been taking up some of your time, you may ask a supplementary question.

**Mr. Langlois:** I am not in the custom of taking up the committee's time.

**The Vice-Chairman:** No, I am the one who took up your time. That is why I am allowing you a supplementary question.

**Mr. Langlois:** Thank you.

**Mme Patterson:** Excusez-moi, puis-je répondre à cette question aussi comme représentante de Dignité rurale?

**The Vice-Chairman:** Yes, certainly.

**Mr. Langlois:** Does the CN freight train still transport copper anodes manufactured in Murdochville? I am talking about the train that went through Gaspé before going on to the refinery in eastern Montreal.

**Mr. Beaulieu:** As far as I know, it would be very sporadic, if it occurs at all. The Noranda mine in Murdochville has considerably reduced its operations.

**Mr. Langlois:** The smelter never shut down but has continued to process copper concentrate from Chile in Gaspé. I was wondering whether the anodes were still shipped by train.

**Mr. Beaulieu:** I am afraid I do not know.

**M. Langlois:** Je sais que le cuivre est transporté par camion de Murdochville à Gaspé et ensuite de Gaspé à Montréal par train.

**Mme Patterson:** Cela représentait une partie importante du fret depuis des années. J'ai appris de la municipalité à Murdochville qu'il y avait des entretiens entre Gaspé et le CN en vue de conclure un arrangement. Je n'ai pas de détails concernant cette correspondance mais je devrais les recevoir. Je ne sais pas si c'est l'horaire qui pose un problème mais on cherche à utiliser le train pour transporter le cuivre. D'après les gens de Murdochville, le CN ne semble pas disposé—et vous



## [Text]

Murdochville people that CN seemed—you know, you are talking about consultation and compromise—unwilling to consult. Gaspé felt that CN did not want their business on the freight line.

**Mr. Langlois:** I see.

**Ms Patterson:** So if it exists at all now, it is minimal. I do not think they are transporting any copper right now. But there had been an initiation as recently as maybe one or two years ago to try to do that.

**M. Langlois:** Monsieur le président, en terminant, je souhaiterais ardemment que les gens de la Gaspésie considèrent des alternatives qui pourraient satisfaire la Gaspésie; des alternatives pouvant répondre aux besoins des voyageurs de la Gaspésie et se basant sur ce qui est proposé. Il ne faut pas se camper dans ce qui existe actuellement. C'est une simple suggestion que je fais bien humblement. Vous risquez de vous placer dans une situation préparant des désagréments. Il faudrait considérer les avenues possibles à l'intérieur de ce qui est proposé et en tirer le meilleur parti possible.

• 1310

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Langlois. Avant de donner la parole à M. Dionne, j'ai une brève question.

Les représentants de la Fédération canadienne des municipalités sont venus nous rencontrer, il y a maintenant deux semaines. Ils nous ont fait des recommandations. Une façon de réduire le déficit de VIA Rail et d'améliorer sa performance financière, solution qui nous a été proposée par la Fédération canadienne des municipalités, serait de hausser les tarifs de VIA Rail de façon substantielle.

M<sup>me</sup> Patterson et M. Beaulieu, est-ce que cette solution serait viable pour la région de la Gaspésie?

**M. Beaulieu:** Je pense que les gens sont prêts à payer plus cher, dans des marges raisonnables, à la condition de recevoir un service amélioré en retour. Si on leur demande de payer le double du tarif actuel pour un même service je pense que les gens auront des réticences. Si on améliore le service de façon significative, je pense qu'ils seront prêts à payer plus cher.

**Le vice-président:** Madame Patterson?

**Ms Patterson:** This goes back to the question of whether we are prepared to budge and whether we are prepared to consult. Yes, we are prepared to change our position somewhat, but there is a difference between meaningless and meaningful consultation. We are interested in meaningful consultation. I am speaking now not on behalf of VIA Gaspesia Committee, but on behalf of Rural Dignity. I am not straying from your question because it relates to that too.

What your question and Mr. Langlois's question asks us to do is to start from an analysis that we do not agree with and do not accept. There are so many outstanding questions. Why should Gaspesians pay more when, as Mr.

## [Translation]

parlez de la nécessité de consultation et de compromis—à les consulter. Les gens de Gaspé avaient l'impression que le CN ne voulait d'eux comme clients pour le transport de fret.

**M. Langlois:** Je vois.

**Mme Patterson:** Donc, si le service existe il est réduit au minimum. À ma connaissance, ils ne transportent pas de cuivre maintenant. Mais on avait fait des efforts dans ce sens aussi récemment qu'il y a un an ou deux.

**Mr. Langlois:** Mr. Chairman, in conclusion, I urge the people in the Gaspé Peninsula to give consideration to satisfactory alternatives for their area, taking into account the requirements of the travelling public and based on the present proposal. There is no point in digging in our heels and refusing to budge. It is a humble suggestion on my part. Otherwise, you will be putting yourselves in a potentially unpleasant situation. You should consider the options available and benefit from the proposals as much as possible.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Langlois. Before giving Mr. Dionne the floor, I have a short question.

Two weeks ago, representatives of the Federation of Canadian Municipalities appeared before the committee and made some recommendations. In order to reduce VIA Rail's deficit and improve its performance, they suggested that its fares be considerably increased.

Ms Patterson and Mr. Beaulieu, would this be a viable solution for the Gaspé?

**Mr. Beaulieu:** I think that people are prepared to pay more, up to a point, on condition that they get improved service in return. I think they would be reluctant to pay twice as much for the same service. If the service were significantly better, I think they would be prepared to pay more.

**The Vice-Chairman:** Ms Patterson?

**Mme Patterson :** Je vois qu'on s'interroge encore sur la souplesse de notre position. Oui, elle est souple, jusqu'à un certain point—mais je vous rappelle que la consultation peut être illusoire. Sans vouloir parler au nom du Comité Via Gaspésie, notre organisation, Dignité rurale, réclame une véritable consultation. J'essaie de répondre à votre question mais il faut tenir compte de ces facteurs.

Au fond, vous et M. Langlois, nous demandez d'envisager la situation selon un point de vue que nous contestons, que nous écartons. En effet, de nombreuses questions restent sans réponse. M. Beaulieu a noté, à juste

[Texte]

Beaulieu pointed out, we all know there is faulty management, and there are too many supervisors per employee? We would prefer to cancel those 50% specials. If you are 15 minutes late, then pay more.

**The Vice-Chairman:** You agree with cancelling that 50%?

**Ms Patterson:** If the alternative is cutting our service in half, yes. What we want is a radical analysis—and I am using radical in the true sense of that word—of going to the root of things. Mr. Gray and Mr. Langlois have asked us to consult, but agreeing that we accept their analysis before beginning the consultation. We are prepared to consult, but we want the analysis to go to the root of the matter. We do not to accept the bogus figures VIA is now producing.

**Mr. Dionne:** I think we are getting to the nub of the issue now. In 1985 Canadians were told that routes were being reinstated, and I applaud the government of the day for doing that. They should not have been cut in the first place. The fact of the matter is that Canadians did use the rail service in increasing numbers. Without any consultation, with nothing but stonewalling in the House of Commons, the service was decimated. Do you have any figures, through your organization, that would give us some magnitude of the damage these actions, these cuts, will impose upon rural Canada?

**Ms Patterson:** Again, we do not have the resources, Mr. Dionne, to do that kind of analysis for the whole country. The direct economic impact of job loss in the Gaspé Peninsula would be over \$450 million. That is the direct impact. I am talking about salaries for those employees. Gerald Hodge, a professor of rural studies at Simon Fraser, says that in rural areas, for every three jobs you would lose two indirect jobs, two service jobs.

**Mr. Gray:** On a point of order, \$450 million lost on the Gaspé?

**Ms Patterson:** I am sorry, I know this is a big mistake. I am sorry. It is \$450,000 from the jobs.

**Mr. Langlois:** A year?

**Mr. Gray:** How many jobs?

**Ms Patterson:** We are waiting to get the final figures on how many have the option of going back to CN, because we do not know that yet.

• 1315

**Mr. Gray:** But the 450,000 is the . . .

**Ms Patterson:** Those are salaries associated with employees, station agents, and carmen.

**Mr. Dionne:** The purpose for these cuts was to save money. There are many financial experts who claim this is a myth. Do you have any thoughts on that? Do you think the reduction in services will dissuade people from using train travel, so that six months or a year down the

[Traduction]

titre, des problèmes de mauvaise administration et trop de cadres; pourquoi alors faire payer plus cher les habitants de la Gaspésie? On ferait mieux d'éliminer les réductions tarifaires de 50 p. 100 et d'indemniser les voyageurs en cas de retard de quinze minutes ou plus.

**Le vice-président:** Vous seriez d'accord si on éliminait les réductions tarifaires de 50 p. 100?

**Mme Patterson:** Oui, si la seule autre possibilité est de réduire le service de 50 p. 100. Nous réclamons une analyse à fond. En nous proposant des consultations, M. Gray et M. Langlois nous demandent d'accepter au départ leur analyse de la situation. La consultation, c'est bien, mais nous tenons à la baser sur une analyse à fond. Nous écartons les chiffres trompeurs présentés par Via Rail.

**M. Dionne:** Je pense qu'on arrive au coeur du problème. En 1985, le gouvernement a annoncé la remise en service de certaines routes ferroviaires, un geste que j'applaudis. L'élimination de ces services était une erreur; en fait, les Canadiens prenaient le train de plus en plus souvent. Sans consulter personne—et surtout sans discuter de la question à la Chambre des communes—on a sabré dans le service ferroviaire. Votre organisation a-t-elle des chiffres qui indiquent les effets néfastes de ces coupures sur les régions rurales du Canada?

**Mme Patterson:** Monsieur Dionne, je répète que nous ne disposons pas des ressources suffisantes pour entreprendre une telle analyse à l'échelle nationale. En Gaspésie, des emplois—c'est-à-dire des salaires—d'une valeur de 450 millions de dollars seraient directement éliminés. Selon Gerald Hodge, professeur d'études de régions rurales à l'université Simon Fraser, l'élimination directe de trois emplois en région rurale fait disparaître indirectement deux emplois dans le secteur des services.

**M. Gray:** Vous dites bien 450 millions de dollars, en Gaspésie?

**Mme Patterson:** Excusez-moi; je me suis trompé, il s'agit de 405,000\$ en salaires.

**M. Langlois:** Par an?

**M. Gray:** Combien d'emplois?

**Mme Patterson:** Nous ignorons toujours le nombre d'employés pouvant réintégrer le CN.

**M. Gray:** Et les 450,000\$ alors. . .

**Mme Patterson:** Ce chiffre comprend les salaires des employés, des agents de gare et des préposés aux wagons.

**M. Dionne:** En effectuant ces coupures, on a voulu faire des économies. Selon un bon nombre de comptables spécialistes, ces économies seraient illusoires. Qu'en dites-vous? Pensez-vous que le service réduit va décourager les voyageurs de prendre le train, permettant au



[Text]

road the government can claim that since people are not using the trains we may as well eliminate them altogether? Maybe I am paranoid, but that is way I see it.

**Mr. Gray:** Not government, VIA Rail.

**Mr. Dionne:** Who owns VIA Rail, Mr. Gray?

**Mr. Gray:** There is a difference.

**Ms Patterson:** It seems to us that this is a scheme to close down the systems in regional Canada within a few years' time. We do not believe that the savings VIA projects will be realized. We know that will not happen. We know that the three-day service will be just as expensive to maintain, but revenue possibilities will be cut by at least 60%.

**M. Beaulieu:** J'aimerais ajouter un autre commentaire. Je suis allé chercher l'indicateur des chemins de fer de VIA Rail pour l'ensemble du Canada. J'ai remarqué qu'il existe déjà certaines routes qui sont desservies seulement trois jours par semaine. Ce qui semble exister depuis un certain nombre d'années.

J'aimerais, monsieur le président, que votre Comité prenne la peine de vérifier si ces routes actuellement desservies trois jours par semaine sont plus rentables que nos propres routes desservies six ou sept jours par semaine.

Si une solution se trouve de ce côté, alors, tant mieux.

**Le vice-président:** Votre commentaire est bien reçu. Je voudrais cependant vous faire remarquer que de toutes les routes régionales au Canada, la vôtre est la plus coûteuse. Le déficit y est plus élevé, et de beaucoup!

Ceci étant dit, monsieur Dionne, vous avez le mot de la fin.

**Mr. Angus:** I thought it was the Skeena run that was the most expensive.

**The Vice-Chairman:** It is the regional roads, not the remote roads. I am talking about the regional roads; there is a difference.

**Mr. Dionne:** I would like to take a moment to sincerely thank these two witnesses for being here today. It is refreshing to see people from rural Canada before the committee. It is much easier for people from large cities to come before a committee and make valuable presentations, but yours is extremely valuable to us today, and I thank you very much for your efforts.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Dionne. Merci également à Madame Patterson et à monsieur Beaulieu. Votre témoignage a été très apprécié.

**M. Gray:** Monsieur le président, je m'excuse. Je voudrais aussi féliciter les témoins puisqu'ils sont de ma circonscription électorale.

**Le vice-président:** Nous prenons note de votre remarque, monsieur Gray.

[Translation]

gouvernement d'éliminer complètement le service d'ici six mois ou un an, faute de voyageurs? Je suis peut-être trop méfiant, mais voilà ma perception des choses.

**M. Gray:** Ce n'est pas le gouvernement, mais bien VIA Rail, qui prend ce genre de décision.

**M. Dionne:** Monsieur Gray, qui est le propriétaire de VIA Rail?

**M. Gray:** Il y a quand même une nuance.

**Mme Patterson:** Nous percevons dans tout cela un projet de démanteler le service ferroviaire en milieu régional dans quelques années. D'après nous, les économies envisagées par VIA Rail ne seront pas réalisées. Il nous semble évident qu'un service tous les trois jours coûtera aussi cher que le service actuel tout en réduisant les recettes éventuelles de 60 p. 100 au moins.

**Mr. Beaulieu:** I would like to add one comment. I went to pick up VIA Rail's Canada-wide timetable and I note that some routes already have—and have had for a number of years—service only three times a week.

**Mr. Chairman,** I would like your committee to take the time to check whether routes that now have service three times a week are more cost-effective than our routes with service six or seven times a week.

If reduced service is a solution, fine.

**The Vice-Chairman:** Thank you for your comment. I would still like to point out that yours is the most expensive regional route in Canada. Losses are by far the highest in the country.

Nevertheless, Mr. Dionne, you have the last word.

**M. Angus:** Je pensais que la Route du Skeena était la plus coûteuse.

**Le vice-président:** Je parlais des routes régionales et non des routes éloignées; il y a une différence.

**M. Dionne:** Je tiens à remercier sincèrement les deux témoins d'avoir comparu aujourd'hui. C'est un plaisir de recevoir ici au Comité des résidents des régions rurales du pays. Il est plus facile pour les citoyens de venir comparaître. Votre présentation nous a été très utile, et je vous en remercie beaucoup.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Dionne, and thank you to Ms Patterson and Mr. Beaulieu. We have appreciated your presentation very much.

**Mr. Gray:** Excuse me, Mr. Chairman. I, too, would like to congratulate the witnesses; they are from my constituency.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Gray. We shall take note of that.

*[Texte]*

**M. Gray:** La Gaspésie est le coin le plus important de notre région.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Gray. Monsieur Langlois.

**M. Langlois:** Permettez-moi un bref commentaire, monsieur le président. Je voudrais dire qu'au moment où madame Patterson et monsieur Beaulieu faisaient leur exposé, je revoyais la Gaspésie de ma jeunesse.

**Le vice-président:** Merci.

**M. Langlois:** Je suis donc beaucoup plus réceptif à vos commentaires que quelqu'un qui viendrait de Mississauga pour me dire que la coupure de VIA Rail les handicaperait pour la vie.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Langlois. Merci à tous. La semaine prochaine, nous nous réunirons mardi, mercredi et jeudi.

On Tuesday we will receive the officials from the Department of Transport about the so-called environment report, the Government of Manitoba, and the Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups. On Wednesday afternoon, Bill Domm, Member of Parliament, will be here. On Thursday morning at 9.30 a.m. we have the Canadian Railway Labour Association, the Public Interest Research Centre of Guelph, Ontario, and the Pine Ridge Rail Passenger Task Force.

• 1321

Next week, starting on Tuesday morning, we will be back in the Railway Committee Room, Room 253-D.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, do we know what is happening the following week? Do we have a sense of that?

**The Vice-Chairman:** The following week we have the mayors from the Quebec-Windsor corridor—at least for the moment, because we do not know what will happen next week in the House. Maybe some of the witnesses we now have. . . I am not so sure what will happen. We will see, but I think Mr. Angus wishes to have a steering committee meeting in order to know exactly where we are going, whether we need other witnesses and when we are all going to meet to put on the table some recommendations that perhaps will be acceptable to all sides of the table.

**Mr. Angus:** Good luck.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Ce Comité s'ajourne jusqu'à mardi, le 31 octobre, à 0930, dans la salle 253-D, la Salle des chemins de fer.

*[Traduction]*

**Mr. Gray:** The Gaspé is the most important part of our region.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Gray. Mr. Langlois.

**Mr. Langlois:** Mr. Chairman, I would like to make a brief comment: Ms Patterson's and Mr. Beaulieu's presentation took me back to my youth in the Gaspé.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

**Mr. Langlois:** For that reason, I am much more receptive to your comments than I would be to those someone from Mississauga claiming that cuts to VIA Rail service would put a blight on his existence.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Langlois. Thank you all. Next week, we shall meet Tuesday, Wednesday and Thursday.

Mardi nous recevrons des fonctionnaires du ministère des Transports au sujet du rapport sur l'environnement, des représentants du gouvernement du Manitoba ainsi que la Coalition de groupes d'intérêt public du Manitoba. Mercredi après-midi, nous recevrons le député Bill Domm. Jeudi matin, à 09h30, nous recevrons l'Association des Syndicats de Cheminots du Canada, le *Public Interest Research Centre* de Guelph (Ontario) et le *Pine Ridge Rail Passenger Task Force*.

À compter de mardi matin nous siégerons à nouveau dans la salle du Comité de chemins de fer, la salle 253-D.

**M. Angus:** Monsieur le président, comment se dessine la semaine suivante?

**Le vice-président:** Pour le moment du moins, la semaine suivante nous comptons recevoir les maires des municipalités le long du corridor Québec-Windsor, mais nous ignorons ce qui se produira la semaine prochaine à la Chambre des communes. Il se peut que certains témoins. . . enfin, je ne sais pas ce que la semaine en question nous réserve. Je pense que M. Angus désire convoquer le Comité directeur pour décider des plan de travail du Comité, d'autres témoins éventuels et de la date d'une réunion destinée à formuler des recommandations acceptables à tous les partis.

**M. Angus:** Courage.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, the committee is adjourned until Tuesday, October 31st at 9.30 a.m. in Room 253-D, the Railway Committee room.

















If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

#### WITNESSES

*From the Canadian Bus Association:*

Frank J. Trotter, Executive Director;

Brian Gillis, President, Acadian Lines Ltd., Vice-President, Canadian Bus Association.

*From Rural Dignity of Canada and the VIA Gaspesia Committee:*

Cynthia Patterson, National Co-ordinator, Rural Dignity of Canada;

Gaetan Beaulieu, Secretary, The VIA Gaspesia Committee.

#### TÉMOINS

*De l'Association canadienne de l'autobus:*

Frank J. Trotter, directeur;

Brian Gillis, président de *Acadian Lines Ltd.*, vice-président, Association canadienne de l'autobus.

*De la Dignité rurale du Canada et du Comité VIA Gaspésie:*

Cynthia Patterson, coordonnatrice nationale, Dignité rurale du Canada;

Gaétan Beaulieu, secrétaire, Le Comité VIA Gaspésie.

054710036







FEB 27 1991



